



**UPAYA MENINGKATKAN EFEKTIFITAS TUGAS JAGA
PELABUHAN UNTUK MENUNJANG OPERASIONAL
BONGKAR MUAT DI MV. SHANTHI INDAH**



SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

ERWINDIO RAHMAN RAMADHAN
531611105906 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**UPAYA MENINGKATKAN EFEKTIFITAS TUGAS JAGA PELABUHAN
UNTUK MENUNJANG OPERASIONAL BONGKAR MUAT DI MV.**

SHANTHI INDAH

Disusun oleh:

ERWINDIO RAHMAN RAMADHAN
NIT. 531611105906 N

Telah disetujui / diterima dan selanjutnya dapat diajukan
di depan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang, 31 AGUSTUS 2020

Dosen Pembimbing

Materi

Dosen Pembimbing

Metode Penulisan

Capt. AGUS HADI PURWANTOMO, M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560824 198203 1 001

DWI PRASETYO, MM, M.Mar.E
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19741209 199808 1 001

Mengetahui / Menyetujui
KETUA JURUSAN NAUTIKA

Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Upaya Meningkatkan Efektifitas Tugas Jaga Pelabuhan Untuk Menunjang Operasional Bongkar Muat Di MV. Shanthi Indah” karya,

Nama : Erwindio Rahman Ramadhan




NIT : 531611105906 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari SENIN tanggal 31 AGUSTUS 2020

Semarang,

Penguji I	Penguji II	2020 Penguji III
		
<u>Capt. ARIKATAMA, M.Si., M.Mar</u> Penata Tk. I (III/d) NIP. 19760709 199808 1 001	<u>Capt. AGUS ILADI PURWANTOMO, M.Mar</u> Pembina Utama Muda (IV/c) NIP. 19560824 198203 1 001	<u>ABDI SENO, M.Si., M.Mar.E</u> Penafa Tk. I (III/d) NIP. 19710421 199903 1 002

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc
Pembina (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Erwindio Rahman Ramadhan

NIT : 531611105906 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Upaya Meningkatkan Efektifitas Tugas Jaga Pelabuhan Untuk Menunjang Operasional Bongkar Muat Di MV. Shanthi Indah”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,2020

Yang membuat pernyataan,

ERWINDIO RAHMAN RAMADHAN
NIT. 531611105906 N

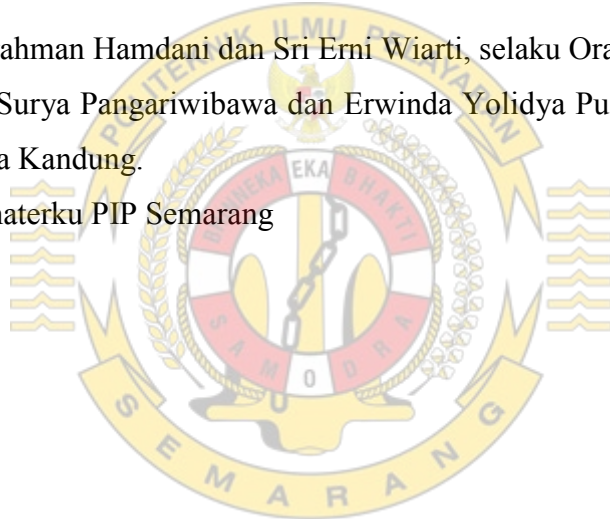
MOTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Jangan pernah puas dengan apa yang telah kita raih, karena kepuasan akan membuat kemunduran dalam suatu pencapaian
2. Tiada kesuksesan yang dapat diraih tanpa adanya usaha, kerja keras dan doa

Persembahan:

1. Abdurrahman Hamdani dan Sri Erni Wiarti, selaku Orang Tua peneliti.
2. Erwin Surya Pangariwibawa dan Erwinda Yolidya Puspitaningrum, selaku Saudara Kandung.
3. Almamaterku PIP Semarang



PRAKATA

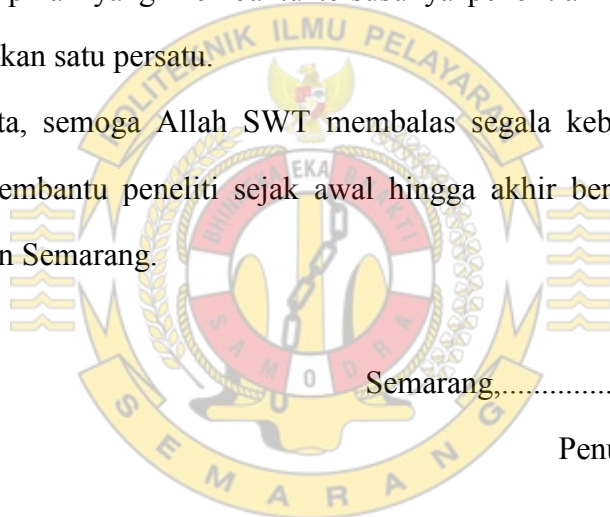
Alhamdulillah, puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, Tuhan yang maha Esa, berkat limpahan rahmat serta karunianya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini mengambil judul **“Upaya Meningkatkan Efektifitas Tugas Jaga Pelabuhan Untuk Menunjang Operasional Bongkar Muat Di MV. Shanthi Indah”** dan penulisannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dalam usaha menyelesaikan penelitian ini, peneliti menyadari bahwa tanpa adanya pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan dan masukan kepada peneliti, skripsi ini tidak akan terwujud. Oleh karena itu peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada

1. Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. H. Agus Hadi Purwantomo, M.Mar dan Dwi Prasetyo, MM, M.Mar.E yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing peneliti menyusun skripsi ini.
3. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang.Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
4. Kedua orang tua peneliti, Abdurrahman Hamdani dan Sri Erni Wiarti,dan saudara peneliti Erwin Surya Pangaribawa dan Erwinda Yolidya Puspitaningrum yang menjadi alasan untuk selalu semangat disetiap kondisi.

5. Perusahaan PT. Karya Sumber Energy telah memberi kesempatan peneliti untuk melakukan penelitian dan praktik di atas kapal.
6. Seluruh *crew* MV. Shanthi Indah yang sudah banyak memberikan pengalaman yang menakjubkan selama melaksanakan praktik.
7. Nila Indriyasari selaku partner yang selalu memberi semangat disegala kondisi yang telah peneliti alami.
8. Taruna Taruni Angkatan 53 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, saudara se-perjuangan selama empat tahun.
9. Semua pihak yang membantu tersusunya penelitian ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan seluruh pihak yang telah membantu peneliti sejak awal hingga akhir berkuliah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



Semarang,.....

Penulis

ERWINDIO RAHMAN RAMADHAN
NIT. 531611105906 N

S

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
INTISARI	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Perumusan masalah	2
1.3 Tujuan penelitian	3
1.4 Manfaat penelitian	3
1.5 Sistematika penulisan	4
BAB II. LANDASAN TEORI.....	6
2.1 Tinjauan pustaka.....	6
2.2 Kerangka pikir	21

BAB III. METODE PENELITIAN	23
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	23
3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	24
3.3 Sumber data penelitian	26
3.4 Teknik pengumpulan data	27
3.5 Teknik keabsahan data	29
3.6 Teknik analisa data.....	30
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	32
4.1 Gambaran umum objek yang di teliti.....	32
4.2 Analisa masalah.....	36
4.3 Pembahasan masalah.....	47
BAB V. PENUTUP.....	59
5.1 Simpulan.....	59
5.2 Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA.....	61
LAMPIRAN.....	63
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	106

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.2 Kerangka Pikir.....	22
Gambar 4.1 MV. Shanthi Indah	33



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Crew List</i> MV. Shanthi Indah	33
--	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil observasi.....	63
Lampiran 2	Lembar wawancara.....	65
Lampiran 3	Gambar <i>crew</i> yang meninggalkan pos.....	70
Lampiran 4	<i>Crew</i> yang acuh	77
Lampiran 5	Antena radio yang patah.....	78
Lampiran 6	<i>Pelaksanaan safety meeting</i>	79
Lampiran 7	<i>List of Handy Talky</i>	80
Lampiran 8	<i>Non-Conformity Report</i>	82
Lampiran 9	<i>Request of Handy talky</i>	84
Lampiran 10	<i>Ship particular</i>	77
Lampiran 11	<i>Crew list</i>	78
Lampiran 12	<i>Watch keeping schedule</i>	79
Lampiran 13	<i>General Matters</i>	80
Lampiran 14	<i>Shipboard Regulation</i>	82
Lampiran 15	<i>Port Watch-Keeping Rules</i>	84
Lampiran 16	<i>Cargo Working Rules</i>	100
Lampiran 17	Keterangan plagiasi	104
Lampiran 18	Lembar pengesahan judul.....	105

INTISARI

Ramadhan, Erwindio Rahman 531611105906 N, 2020, “*Upaya Meningkatkan Efektifitas Tugas Jaga Pelabuhan Untuk Menunjang Operasional Bongkar Muat Di MV. Shanthi Indah*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Capt. Agus Hadi Purwantomo, M.Mar, Pembimbing II: Dwi Prasetyo, MM, M.Mar.E

Dalam pelaksanaan tugas jaga, setiap kapal memiliki perencanaan, kewajiban dan tanggung jawab tersendiri. Agar dalam operasional bongkar muat di kapal tidak mengalami hambatan atau kendala. Namun pada saat peneliti melaksanakan praktik laut di MV. Shanthi Indah yang berjenis *bulk carrier*, peneliti menemukan Kesalahan manusia tidak lain menyangkut dalam pelaksanaan manajemen tugas jaga diatas kapal sehingga menyebabkan tugas jaga tidak efektif dan mengalami hambatan pada operasional memuat di Pelabuhan Bayah pada tanggal 21 Oktober 2018. Agar pelaksanaan tugas jaga dapat terlaksana dengan baik dibutuhkan suatu tindakan untuk bisa meningkatkan efektifitas tugas jaga .

Metode penelitian skripsi ini adalah deskriptif kualitatif yaitu dengan menceritakan kembali kejadian yang pernah terjadi di atas kapal dan melaksanakan wawancara dengan awak kapal dan pengumpulan data yang dibutuhkan. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui apa saja faktor yang menyebabkan penurunan efektifitas tugas jaga dan upaya yang bisa dilakukan untuk meningkatkan efektifitas tugas jaga dipelabuhan untuk menunjang operasional bongkar muat.

Hasil penelitian yang dilakukan menghasilkan simpulan bahwa faktor penyebab penurunan efektifitas tugas jaga pelabuhan saat operasional bongkar muat di MV. Shanthi Indah adalah kurangnya penerapan manajemen tugas jaga karena penerapan tugas jaga tidak dilaksanakan dengan baik, kurangnya tanggung jawab awak kapal dalam pelaksanaan tugas jaga dan kurangnya pengawasan mualim jaga yang bertanggung jawab pada saat pelaksanaan tugas jaga serta kurangnya fasilitas alat komunikasi. Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan efektifitas tugas jaga saat operasional bongkar muat di MV. Shanthi Indah adalah dengan mengadakan *safety meeting* sebelum kegiatan operasional bongkar muat dilaksanakan, meningkatkan kedisiplinan awak serta dilakukannya pengawasan yang lebih oleh mualim jaga pada saat pelaksanaan tugas jaga dan perlunya menambah alat komunikasi antar *crew* saat tugas jaga. Dengan demikian maka tugas jaga dapat dilaksanakan dengan efektif

Kata kunci: *Tugas jaga, bongkar muat, efektifitas.*

ABSTRACT

Ramadhan, Erwindio Rahman, 2020, NIT: 531611105906 N, *"Efforts to Improve the Effectiveness of Port Watchkeeping Duties to Support Loading and Unloading Operations at MV. Shanthi Indah"*, thesis of Nautical Study Program, Diploma IV Program, Semarang Shipping Polytechnic, Advisor I: Capt. Agus Hadi Purwantomo, M.Mar., and Advisor II: Dwi Prasetyo, MM, M.Mar.E

In carrying out watchkeeping duties, each ship has its own planning, obligations, and responsibilities. So that the loading and unloading operations on the ship do not experience obstacles or conditions. However, at the time the researchers carried out sea project at MV. Shanthi Indah which is a bulk carrier type, the researcher found that human error in the implementation of watchkeeping duty management on board, causing ineffective watchkeeping duty and experiencing obstacles on the loading operation at Bayah Port on 21 October 2018. In order to achieve the proper implementation of watchkeeping duty, an action is needed to increase the effectiveness of watchkeeping duty

This research method is descriptive qualitative by elaborating the events that have occurred on the ship and conducting interviews with the crew and collecting the required data. . The purpose of this research is to find out what are the factors that cause a decrease in the effectiveness of watchkeeping duty and the efforts that possibly able to increase the effectiveness of watchkeeping duty at the port to support loading and unloading operations.

The conclusion of this research indicates that the factors causing the decrease in the effectiveness of port watchkeeping duty during loading and unloading operations at MV. Shanthi Indah is the lack of implementation of watchkeeping duty management due to the implementation of watchkeeping duty is not carried out properly, the lack of responsibility of the crew in carrying out watchkeeping duties and the lack of supervision of the officer on duty who is responsible for carrying out the duty of the watchkeeping as well, and also the lack of communication equipment facilities. The efforts made to increase the effectiveness of watchkeeping duty during loading and unloading operations at MV. Shanthi Indah are to hold a safety meeting before loading and unloading operations, improve crew discipline and conduct more supervision by officers on duty during watchkeeping duty, and the importance to add communication equipments between crews during watchkeeping duty. Thus, the watchkeeping duty can be carried out effectively.

Keywords: watchkeeping duty, loading and unloading, effectivity.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam pelaksanaan tugas jaga, setiap kapal memiliki perencanaan, kewajiban dan tanggung jawab tersendiri. Yang jelas agar dalam operasional bongkar muat di kapal tidak mengalami hambatan atau kendala yang berarti maka setiap perwira jaga yang dibantu oleh anak buah kapal yang jaga pada jam itu wajib melaksanakan tugas jaga dan tanggung jawabnya agar tidak terjadi kesalahan. Kesalahan manusia tidak lain menyangkut dalam pelaksanaan manajemen tugas jaga di atas kapal sehingga dapat menyebabkan tugas jaga tidak efektif dalam menunjang operasional bongkar muat.

Selama peneliti melaksanakan penelitian di atas kapal, peneliti menemukan adanya permasalahan yang berkaitan dengan kurangnya efektifitas tugas jaga pelabuhan dalam operasional bongkar muat yang menyebabkan timbul hambatan dan keterlambatan dalam proses pembongkaran atau pemuatan. Salah satu contoh kejadian yang peneliti alami adalah terjadinya *blackout* pada operasional memuat di Pelabuhan Bayah pada tanggal 21 Oktober 2018. *Blackout* yang terjadi karena disebabkan oleh penggunaan daya yang besar dari penggunaan kedua *crane* kapal secara bersamaan. Penggunaan *crane* secara bersamaan disebabkan juru mudi jaga yang tidak melaksanakan tugas jaganya untuk mengawasi berjalanya kegiatan dengan bongkar muat dengan *crane* kapal karena menganggap sudah berjalan

sesuai dengan prosedur yaitu menggunakan *crane* secara bergantian. Dengan demikian, mengakibatkan operasional bongkar muat terhenti dikarenakan harus dilakukan perbaikan pada generator yang mengalami kerusakan. Selain itu dari kegiatan operasional yang terhenti mengakibatkan penggunaan waktu dalam operasional bongkar muat menjadi semakin lama dan menyebabkan kapal tidak bisa memuat sesuai dengan *loading plan* dikarenakan kerusakan generator yang harus dilakukan *over haul* di luar pelabuhan sehingga muatan di atas kapal tidak penuh dan perusahaan mengalami kerugian.

Berdasarkan latar belakang tersebut peneliti melaksanakan penelitian dengan judul **“UPAYA MENINGKATKAN EFEKTIFITAS TUGAS JAGA PELABUHAN UNTUK MENUNJANG OPERASIONAL BONGKAR MUAT DI MV. SHANTHI INDAH”**.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan-permasalahan yang timbul mengenai efektifitas tugas jaga saat operasional bongkar muat. Dalam pelaksanaan tugas jaga tersebut tidak efektif karena faktor-faktor dari manusia itu sendiri. Maka dari itu peneliti merumuskan beberapa masalah yang akan dibahas sebagai berikut:

- 1.2.1 Apa saja faktor - faktor yang mempengaruhi penurunan efektifitas tugas jaga pelabuhan saat operasional bongkar muat di MV. Shanthi Indah ?
- 1.2.2 Bagaimana upaya meningkatkan efektifitas tugas jaga saat pelaksanaan operasional bongkar muat di MV. Shanthi Indah ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai peneliti setelah penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1.3.1 Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan penurunan efektifitas tugas jaga pelabuhan saat operasional bongkar muat
- 1.3.2 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk meningkatkan efektifitas tugas jaga pelabuhan saat pelaksanaan operasional bongkar muat

1.4 Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai upaya meningkatkan efektifitas tugas jaga pelabuhan untuk menunjang operasional bongkar muat di MV. Shanthi Indah akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat teoritis

Untuk menambah ilmu pengetahuan, bahan kajian dan untuk menambah hal baru khususnya dalam tugas jaga pelabuhan saat operasional bongkar muat demi tercapainya operasional bongkar muat yang efektif dan efisien

1.4.2 Manfaat praktis

1.4.2.1 Bagi pembaca

Hasil penelitian ini dapat memberikan pengetahuan dan menambah wawasan tentang pelaksanaan tugas jaga pelabuhan saat operasional bongkar muat. Agar dapat mengaplikasikan hasil penelitian ini kedalam dunia kerja

dalam mengetahui faktor penyebab tidak efektifnya tugas jaga dan upaya dan dilakukan untuk meningkatkan efektifitas tugas jaga pelabuhan saat operasional bongkar muat

1.4.2.2 Bagi Lembaga Pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna dan menambah wawasan informasi dan pengetahuan bagi taruna-taruni maupun semua pihak yang membutuhkan referensi dari perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan dapat menambah pengetahuan tentang pelaksanaan tugas pelabuhan di kapal pada saat operasional bongkar muat

1.5 Sistematika Penulisan

Agar tujuan penelitian ini dapat tercapai sesuai dengan keinginan yang diharapkan, penulisan disajikan dalam sistematika yang akan diuraikan tiap bab. Adapun sistematika penulisannya adalah:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan latar belakang terjadinya masalah tersebut pada MV. Shanthi Indah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian yang ditunjukan kepada pembaca dan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Pada bab ini dikemukakan tinjauan pustaka memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam tinjauan pustaka, pengertian hal-hal yang terkait dengan permasalahan yang diambil dari kutipan buku atau penelitian-penelitian terdahulu serta kerangka pikiran tentang masalah yang diteliti.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menguraikan tentang metode penelitian yang digunakan oleh peneliti untuk menyelesaikan masalah yang ada, sehingga pada bab ini dibagi menjadi beberapa sub bab yaitu : metode penelitian, fokus dan lokus penelitian tempat dan waktu penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, teknik analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang gambaran umum obyek yang telah diteliti serta data yang diperoleh peneliti selama melakukan penelitian dilanjutkan analisis data dan alternatif pemecahan masalah.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dikemukakan kesimpulan hasil penelitian dan saran-saran yang berkaitan dengan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Sebelum membahas upaya meningkatkan efektifitas tugas jaga pelabuhan pada saat operasional bongkar muat di MV. Shanthi Indah, maka terlebih dahulu peneliti melakukan tinjauan pustaka, yaitu untuk mempermudah pemahaman atas skripsi ini, peneliti melakukan tinjauan pustaka yaitu untuk memahami secara teori baik yang bersumber dari buku-buku dan literatur maupun pendapat dari para ahli, sehingga diperoleh beberapa pengertian yang berkaitan dengan masalah yang diangkat dalam skripsi ini:

2.1.1 Efektifitas

Menurut SP. Siagian (2002 : 151) Efektivitas adalah tercapainya suatu sasaran yang telah ditentukan pada waktunya dengan menggunakan sumber-sumber data tertentu yang dialokasikan untuk menjalankan kegiatan-kegiatan organisasi tertentu. Efektifitas adalah tingkat ketercapaian tujuan pelaksanaan kegiatan yang paling tepat untuk mencapai target yang telah ditetapkan.

2.1.2 Dinas jaga

Menurut Branch (1995: 114) Dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau pelabuhan container atau dermaga container atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.

Dari definisi tersebut diatas pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali, Sesuai dengan prosedur yang diinginkan dan menjaga semua fasilitas kapal agar terbebas dari pencurian atau pengerusakan dari pihak-pihak tertentu. Agar dalam pelaksanaan jaga terlaksana sesuai dengan prosedur, baik pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan maupun sedang berlayar maka pembagian tugas jaga dilakukan sesuai dengan STCW 1995

2.1.2.1 Pelaksanaan dinas jaga

Dinas jaga dilaksanakan untuk mencapai situasi yang aman serta terkendali. Maksud dan tujuan dari dilaksanakannya dinas jaga, yaitu :

2.1.2.1.1 Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang, dan lingkungannya.

2.1.2.1.2 Melaksanakan atau menaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku

2.1.2.1.3 Melaksanakan perintah atau instruksi dari perusahaan maupun nahkoda

Mengingat pentingnya penerapan pelaksanaan prosedur dinas jaga yang benar dan tepat di atas kapal, yang dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan aturan itu sendiri. Setiap awak kapal terutama seorang mualim harus memahami

betul tentang organisasi kerja di kapal. Tentunya aturan-aturan yang dibuat ini mengacu terhadap aturan yang telah ditetapkan dan disepakati secara internasional. Setiap kewajiban-kewajiban selama tugas jaga haruslah selalu dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab.

2.1.2.2 Jenis jenis Dinas jaga

Menurut Tim Penyusun Buku Dinas Jaga Program Diklat ANT-III, Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang (2002: 16) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar maupun kapal sandar di pelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas di kapal meliputi:

2.1.2.1.4 Dinas harian

Dilakukan pada hari-hari kerja sedangkan hari minggu dan hari besar libur. Tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

2.1.2.1.5 Dinas jaga

Dilakukan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari: dinas jaga laut, dinas jaga pelabuhan dan dinas jaga radio.

2.1.3 Tugas jaga pelabuhan

Tugas Jaga pelabuhan dilakukan di kapal yang sedang ada di pelabuhan atau teluk di luar jam-jam kerja, jika tidak diadakan jaga laut. Pengaturannya dilakukan oleh Nakhoda

2.1.3.1 Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal di pelabuhan :

2.1.3.1.1 Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada seluruh bagian-bagian kapal.

2.1.3.1.2 Memperhatikan pasang surut air di pelabuhan.

2.1.3.1.3 Memperhatikan tangga, tross- tross, serta memasang rat guard pada tali kepil.

2.1.3.1.4 Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.

2.1.3.1.5 Membaca draft dan mencatat ship's condition.

2.1.3.1.6 Mencegah polusi air maupun udara.

2.1.3.1.7 Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.

2.1.3.2 Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut: (PIP Semarang 2002: 15)

2.1.3.1.8 Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.

2.1.3.1.9 Menjalankan perintah nakhoda antara lain: Master standing order, night order yang bersifat umum atau khusus.

2.1.3.3 Menjalankan perintah/ketentuan yang berlaku antara lain:
 pemasangan penerangan, mencegah polusi air/udara,
 memasang bendera/semboyan yang diharuskan serta
 mengikuti peraturan

2.1.4 Proses bongkar muat

Menurut Martopo dan Soegiyanto dalam bukunya Penagganan dan Pengaturan Muatan (2004: 30), menyebutkan bahwa proses bongkar muat adalah kegiatan mengangkat, mengangkut serta memindahkan muatan dari kapal ke dermaga pelabuhan atau sebaliknya. Sedangkan proses bongkar muat barang umum dipelabuhan meliputi *stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal), *cargodoring* (operasi transfer tambatan), dan *receiving/delivery* (penerima/penyerahan) yang masing-masing dijelaskan di bawah ini:

2.1.4.1 *Stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal)

Menurut Martopo dan Soegiyanto dalam bukunya Penagganan dan Pengaturan Muatan (2004:30), menyebutkan bahwa *stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal) adalah jasa pelayanan membongkar dari kapal, dermaga, tongkang, truk atau muat dari atau ke dermaga, tongkang, truk ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain.

Petugas *stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal) dalam mengerjakan bongkar muat kapal, selain *foreman*

(pembantu *stevedor*) juga ada beberapa petugas lain yang membantu *stevedore* (pemborong bongkar muat kapal), yaitu *cargo surveyor* perusahaan Proses Bongkar Muat (PBM), petugas barang berbahaya, administrasi, *cargodoring* (operasi transfer tambatan)

Menurut Martopo dan Soegiyanto dalam bukunya Penanganan dan Pengaturan Muatan (1990:30) *cargodoring* (operasi transfer tambatan) adalah pekerjaan mengeluarkan barang atau muatan dari sling di lambung kapal di atas dermaga, mengangkat dan menyusun muatan di dalam gudang atau lapangan penumpukan dan sebaliknya.

Dalam pelaksanaan produktifitas *cargodoring* dipengaruhi oleh tiga *variable* yakni jarak yang ditempuh, kecepatan kendaraan, dan waktu tidak aktif (*immobilisasi*). Agar aktifitas *cargodoring* (operasi transfer tambatan) bisa berjalan produktif dan efisien, peralatan harus dimanfaatkan dengan baik. Agar *downtime* (waktu terbuang) rendah maka perlu pemeliharaan peralatan dilaksanakan dengan baik dan secara teratur.

2.1.4.2 *Receiving* atau *Delivery* (penerima/ penyerahan)

Adalah pekerjaan mengambil barang atau muatan dari tempat penumpukan atau gudang hingga menyusunnya diatas kendaraan pengangkut keluar pelabuhan atau

sebaliknya.

2.1.4.1.1 Kegiatan *receiving* (penerima) ini pada dasarnya ada dua macam, yaitu

2.1.4.1.1.1 Pola muatan angkutan langsung adalah pembongkaran atau pemuatan dari kendaraan darat langsung dari dan ke kapal.

2.1.4.1.1.2 Pola muatan angkutan tidak langsung adalah penyerahan atau penerimaan barang / peti kemas setelah melewati gudang atau lapangan penumpukan.

2.1.4.1.2 Terlambatnya operasi *delivery* (penyerahan) dapat terjadi disebabkan

2.1.4.1.2.1 Cuaca buruk, hujan waktu bongkar muatan dari kapal.

2.1.4.1.2.2 Terlambatnya angkutan darat, atau terlambatnya dokumen.

2.1.4.1.2.3 Terlambatnya informasi atau alur dari barang.

2.1.4.1.2.4 Perubahan alur dari *loading point* (nilai pemuatan).

2.1.4.1.2.5 Kerusakan alat bongkar muat di atas kapal maupun pelabuhan

2.1.5 Kerjasama dan pembagian tugas jaga

Setiap perwira jaga mempunyai tanggung jawab besar yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira jaga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaga, maka diperlukan pembagian tugas

Menurut siagian (1983: 9), Ada 3 (Tiga) sebab utama mengapa pembagian tugas harus terjadi yaitu :

2.1.5.1 Beban kerja yang harus dipikul

2.1.5.2 Jenis pekerjaan yang beraneka ragam

2.1.5.3 Berbagai spesialisasi yang diperlukan

Beban dan volume pekerjaan merupakan konsekuensi logis dari pada fungsi yang beraneka ragam yang harus dilaksanakan. Selanjutnya ia mempunyai konsekuensi dalam berbagai bentuk, seperti keharusan adanya penentuan tanggung jawab dan wewenang secara jelas, uraian pekerjaan yang rapi, kriteria mengukur pelaksanaan tugas yang akurat dan objektif, dan sebagainya.

Jenis pekerjaan yang beraneka ragam juga merupakan konsekuensi dari pada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab organisasi untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri sendiri seta menuntut keterampilan khusus untuk pelaksanaannya. Misalnya, dalam suatu organisasi niaga kegiatan penelitian dan pengembangan sangat berbeda dengan kegiatan produksi dan atau pemasaran, yang juga berbeda dengan kegiatan penunjang seperti administrasi keuangan.

Beban kerja dan jenis pekerjaan yang beraneka ragam itu memerlukan spesialisasi-spesialisasi khusus pula. Berbagai ikatan dan organisasi profesional merupakan satu bukti dari pada aneka ragam spesialisasi yang harus terdapat dalam organisasi-organisasi modern.

2.1.6 Kinerja petugas jaga

Kinerja SDM (sumber daya manusia) merupakan suatu potensi dalam diri manusia yang tidak mudah dalam usaha meningkatkan produktifitas dan kualitas terhadap suatu pekerjaan. Kinerja ini timbul dengan sendirinya dan sangat memerlukan pengelolaan atau manajemen khusus agar potensi ini tumbuh dan digunakan secara maksimal dalam usaha mencapai tujuan tertentu. Agar manajemen dapat berjalan dengan baik diperlukan sebuah perencanaan tentang langkah-langkah yang akan diambil. Manajemen kinerja merupakan suatu proses manajemen yang dirancang untuk menghubungkan tujuan organisasi dengan tujuan individu sedemikian rupa, sehingga baik tujuan individu maupun organisasi dapat bertemu.

Menurut Moreby (9: 13) ada 5(lima) pokok-pokok kinerja terhadap suatu pekerjaan .

2.1.6.1 Minat terhadap pekerjaan

Pekerja yang sadar akan tanggung jawab serta tugas-tugasnya biasanya mempunyai minat yang besar terhadap pekerjaannya tersebut. Terbukti pekerja tersebut mempunyai kinerja yang baik dan pantas mendapat penghargaan terhadap apa yang telah dikerjakan.

2.1.6.2 Tepat waktu

Pekerja yang mempunyai kinerja yang baik sangat menghargai waktu terhadap pekerjaannya serta dapat mempergunakan waktu tersebut dengan efektif. Dan juga mampu menciptakan peluang-peluang yang akan dapat menghasilkan buah kerja yang memuaskan.

2.1.6.3 Ketepatan kerja

Mempunyai kinerja yang baik berarti pula telah mengusahakan suatu pekerjaan yang tepat baik hasil maupun kegunaannya. Ia tidak akan membuang-buang tenaganya hanya untuk pekerjaan yang tidak jelas tujuan serta kegunaannya. Ia mengusahakan agar apa yang telah ia kerjakan tersebut berdaya guna serta tepat sasaran.

2.1.6.4 Melakukan fungsinya dengan baik

Berkinerja dengan baik juga mencerminkan bahwa ia telah menjalankan fungsinya dengan baik pula. Bahwa ia telah memahami dan menjalankan tugas serta tanggung jawab sebagai pekerja yang telah digaji oleh perusahaan. Dia harus mampu menunjukkan hasil kerja dengan baik sesuai dengan harapan kapal dan perusahaan tentunya.

2.1.6.5 Melakukan pekerjaan dengan memuaskan

Seorang pekerja yang mempunyai kinerja dengan baik, tentunya akan senantiasa menunjukkan prestasi kerjanya

dengan senang hati. Ia bahkan menunjukkan segala kelebihan dan kemampuan kerjanya demi menjalankan tugas serta tanggung jawabnya sesuai pekerjaan di kapal.

Untuk itu sebagai langkah awal dalam usaha meningkatkan kinerja sumber daya manusia adalah dengan memberikan pendidikan dan pelatihan serta pemahaman yang cukup bagi semua *crew* kapal, dalam hal ini berhubungan dengan prosedur penerapan dinas jaga yang semestinya.

Pendidikan merupakan tugas untuk meningkatkan pengetahuan, pengertian atau sikap tenaga kerja, sehingga mereka dapat lebih baik menyesuaikan dengan lingkungan kerja mereka. Pendidikan dapat didefinisikan sebagai proses dimana seorang dimungkinkan untuk berurusan secara lebih berhasil dengan lingkungan tempat bekerja. Pendidikan ini termasuk memperoleh pengetahuan dan pengalaman serta perkembangan pribadi masing-masing individu. Moreby (10: 1) Definisi ini merupakan definisi yang sangat luas dan mencakup keseluruhan serta menunjukkan bahwa pendidikan tidak boleh dibayangkan sebagai suatu yang berhenti saat seorang meninggalkan sekolah atau sekolah tinggi. Pendidikan adalah proses seumur hidup yang berkesinambungan. Sedangkan latihan adalah merupakan proses aplikasi, terutama terhadap peningkatan kecakapan, dan karena itulah diperlakukan untuk mempelajari bagaimana caranya melaksanakan dari tugas dan suatu pekerjaan itu.

Untuk mencapai hasil pekerjaan yang maksimal dibutuhkan penetapan pola kerja yang efektif. Pada umumnya, reaksi terhadap kebosanan kerja menimbulkan penghambat yang berarti bagi output produktifitas kerja. Karena manajemen menyadari bahwa masalahnya bersumber pada cara pengaturan pekerjaan itu sendiri, maka mereka menanggapi dengan beberapa teknik, diantaranya efektif dan yang lainnya kurang efektif. Teknik ini antara lain pemerdayaan pekerjaan, suatu istilah umum bagi beberapa teknik yang dimaksudkan untuk lebih menyesuaikan tuntutan pekerjaan dengan kemampuan seseorang. Manajemen partisipatif, yang menggunakan berbagai cara untuk melibatkan pekerja dalam pengambilan keputusan yang mempengaruhi pekerjaan mereka.

2.1.7 Ketentuan-ketentuan pelaksanaan jam kerja

Mengingat pentingnya penerapan prosedur dinas jaga yang benar dan tepat di atas kapal, yang dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan aturan itu sendiri. Setiap awak kapal terutama seorang mualim harus memahami betul tentang organisasi kerja di kapal, termasuk dalam hal ini mengenai peraturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat. Tentunya aturan-aturan yang dibuat ini mengacu terhadap aturan yang telah ditetapkan dan disepakati secara internasional.

Setiap kewajiban-kewajiban selama tugas jaga haruslah selalu dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik .

2.1.7.1 Dalam Chapter VIII STCW1978 as amended in 1995 Section B-VIII / 1, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan:

2.1.6.1.1 Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “sesuatu kegiatan yang mendesak” harus hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.

2.1.6.1.2 Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat di dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas) faktor-faktor yang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan jika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.

2.1.6.1.3 Pemerintah harus mempertimbangkan penerapan persyaratan yang mencatat jam-jam kerja istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang terkait.

2.1.6.1.4 Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah-pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

2.1.8 Pelabuhan

Pelabuhan Menurut Suyono (2007:1) adalah tempat yang terdiri dari daratandan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pelabuhan Menurut Bambang Triatmodjo (2010:3) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, crane untuk bongkar muat barang, gudang laut (transit) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

2.1.8.1 Fasilitas pelabuhan

Menurut Suyono (2007: 13-17) beberapa fasilitas utama pada pelabuhan yaitu :

2.1.8.1.1 Penahan gelombang (*breakwater* - untuk melindungi daerah pedalamanpelabuhan dari gelombang tersebut dari batu alam,batu buatan dan dinding tegak)

2.1.8.1.2 Jembatan (*jetty*) bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok keluar ke arah laut daripantai atau daratan.

2.1.8.1.3 *Dolphin* Kumpulan dari tonggak-tonggak dari besi, kayu atau beton agar kapal dapat bersandar untuk melakukan kegiatan bongkar/muat ke tongkang (*lighter*).

2.1.8.1.4 Pelampung Pengikat (*Mooring Buoy*) Pelampung dimana kapal ditambatkan untuk melakukan suatu kegiatan.

2.1.8.1.5 Tempat Labuh Tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan.

2.1.8.1.6 *Single Bouy Moring* (SBM) adalah pelampung pengikat dimana kapal tanker dapat muat bongkar muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan ke daratan atau sumber pasokan.

2.1.8.1.7 Tongkang adalah perahu-perahu kecil yang dipergunakan untuk mengangkutmuatan atau barang dari atau ke kapal yang dimuat atau

dibongkar, yang biasanya ditarik oleh kapal tunda.

2.1.8.1.8 Alur pelayaran dan kolam pelabuhan alur kapal adalah bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk/keluarnya kapal. Alur pelayaran kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal bisa masuk/keluar kolam pelabuhan atau sandar di dermaga.

2.1.8.1.9 Rambu Kapal adalah tanda-tanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh.

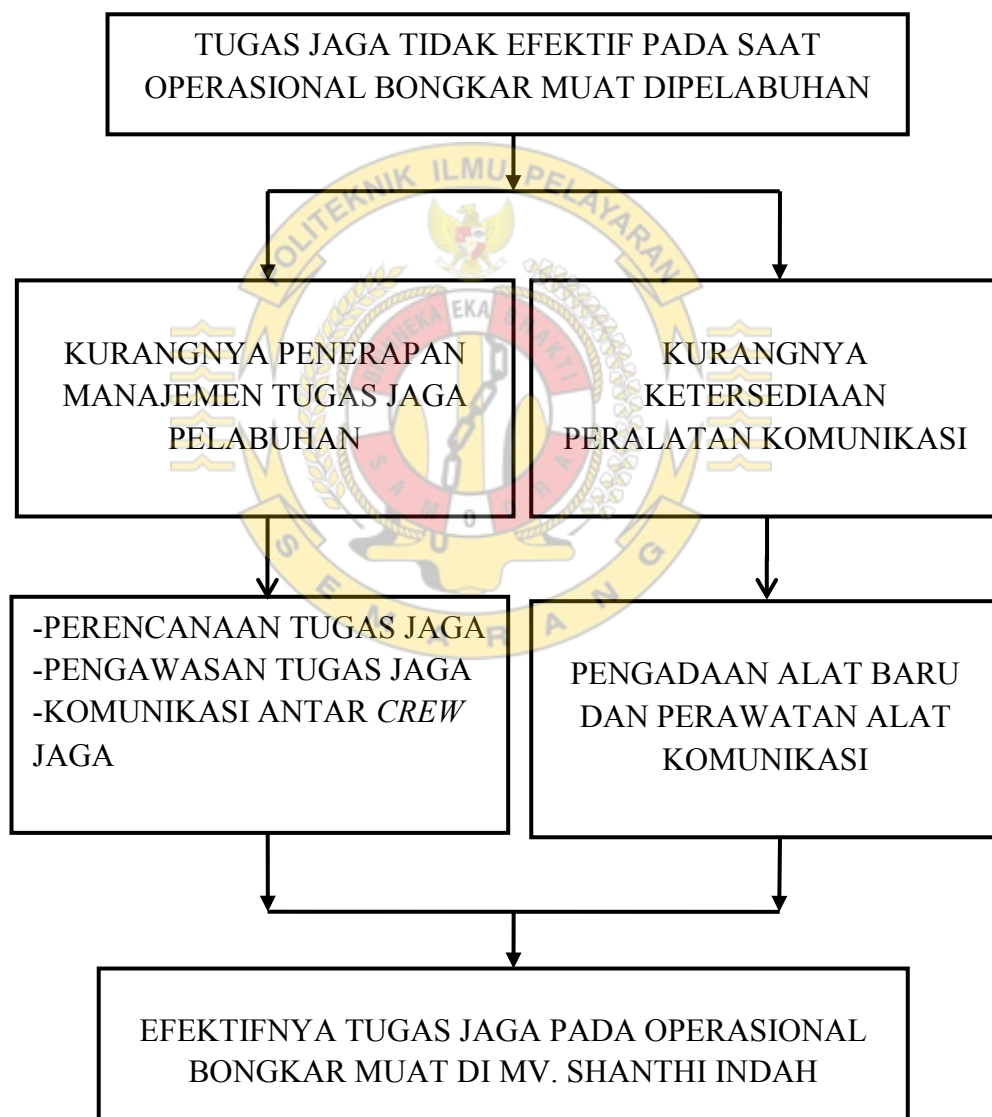
2.1.8.1.10 Gudang adalah tempat penampungan barang yang tertutup agar terlindung dari cuaca. Namun ada juga gudang yang terbuka untuk barang tertentu atau petikemas.

2.1.8.1.11 Dermaga Untuk melayani kapal-kapal yang masuk, pelabuhan menyediakan dermaga, yaitu tempat dimana kapal dapat berlabuh atau sandar guna melakukan kegiatannya, baik bongkar/muat atau kegiatan lainnya.

2.2 Kerangka Berpikir

Berdasarkan pada landasan teori, bahwa ketentuan-ketentuan yang harus dilaksanakan oleh regu jaga harus dipahami dan dilaksanakan dengan baik, ketentuan pelaksanaan jam kerja harus benar-benar diperhatikan untuk tujuan

keselamatan dan kesehatan kerja. Namun selama ini aturan-aturan yang terdapat pada STCW'95 dan ketentuan tugas dan tanggung jawab regu jaga pada beberapa kapal belum dilaksanakan sesuai dengan aturan tersebut. Apabila kapal-kapal tersebut melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada tentunya berdampak terhadap efektifitas tugas jaga pelabuhan



Gambar 2.2 kerangka pikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan penjelasan pada bab sebelumnya, tentang upaya meningkatkan efektifitas tugas jaga pelabuhan pada saat operasional bongkar muat di MV. Shanthi Indah. Bagian ini merupakan bagian akhir dari penelitian ini, maka peneliti memberikan simpulan dan saran yang berkaitan dengan rumusan masalah yang dibahas. Simpulan yang didapatkan dari penelitian ini yaitu:

- 5.1.1 Faktor penyebab penurunan efektifitas tugas jaga pelabuhan saat operasional bongkar muat di MV. Shanthi Indah adalah kurangnya tanggung jawab awak kapal dalam pelaksanaan tugas jaga dan kurangnya pengawasan mualim jaga yang bertanggung jawab pada saat pelaksanaan tugas jaga serta rusaknya fasilitas alat komunikasi
- 5.1.2 Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan efektifitas tugas jaga saat operasional bongkar muat di MV. Shanthi Indah adalah dengan mengadakan *safety meeting* sebelum kegiatan operasional bongkar muat dilaksanakan, meningkatkan kedisiplinan awak serta dilakukannya pengawasan yang lebih oleh mualim jaga pada saat pelaksanaan tugas jaga dan perlunya menambah alat komunikasi antar *crew* saat tugas jaga

5.2 Saran

Sebagai langkah untuk perbaikan di masa yang akan datang maka peneliti memberikan saran yang diharapkan dapat diambil manfaatnya bagi semua yang membaca. Saran dari peneliti yaitu:

- 5.1.1 Hendaknya pelaksanaan tugas jaga pada saat operasional bongkar muat dilakukan dengan perencanaan tugas yang baik, pengorganisasian yang baik, pelaksanaan tanggung jawab yang sesuai dengan prosedur yang ada serta mualim jaga yang bertanggung jawab, meningkatkan pengawasan pada saat tugas jaga berlangsung
- 5.1.3 Hendaknya mualim jaga yang bertanggung jawab pada saat jam jaganya memberi tindakan tegas dan memberi sanksi kepada jurumudi yang bekerja tidak sesuai dengan prosedur tugas jaga agar kedisiplinan dalam pelaksanaan tugas jaga awak kapal meningkat dan berjalan dengan efektif

DAFTAR PUSTAKA

- Fathoni, Abdurrahmat 2006, *Metodologi Penelitian Dan Teknik Penyusunan Skripsi*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Branch. 1995. *Dictionary Of Shipping International Business Trade Terms And Abbreviations . London*
- Brotowidjoyo, Mukayat D. Prof.Dr. 1991, *Metodologi Penelitian Dan Penulisan Karangan Ilmiah*, Yogyakarta, Liberty Yogyakarta.
- Margono. S, Drs, 1997, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Margono. S, Drs, 2000, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Martopo, Arso, dan Soegiyanto, 2004, *Penanganan Muatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Moleong, Lexy J. 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2004, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2005, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2007, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung Remaja Rosdakarya.
- Riduwan, 2003, *Dasar-Dasar Statistika*, Bandung, CV Alfa Beta, Bandung.
- Riduwan, 2003, *Metode Penelitian dan Pengamatan*, Sinar Jaya, Jakarta.
- Ridwan, 2003, *Skala pengukuran variabel-variabel penelitian*, Bandung, CV Alfa Beta, Bandung.

Sarwono, Jonathan, 2006, *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, Graha Ilmu, Yogyakarta.

Siagian, Sondang P. 1983, *Peranan Staf Dalam Manajemen* .

Tim PIP Semarang, 2002, *Dinas Jaga Program Diklat Ketrampilan ANT- III*, PIP Semarang, Semarang.



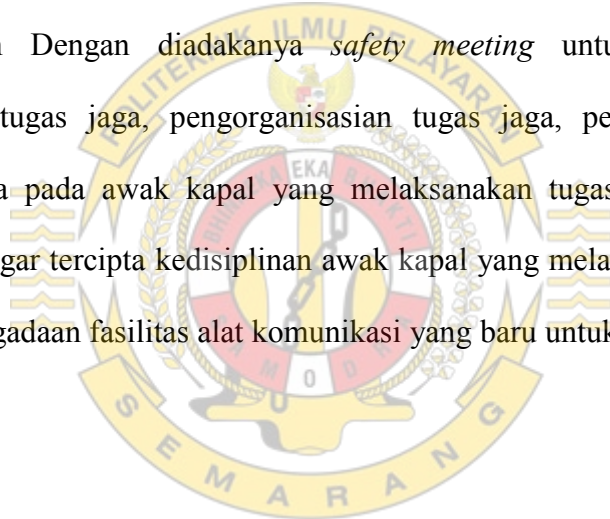
LAMPIRAN 1

Hasil Observasi

No. <i>Voyage</i>	Tempat / Tanggal Sandar	Aspek Yang Diamati	Hasil Observasi
021 L	Bayah / 08 Oktober 2018	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak diadakan <i>safety meeting</i> • Pengawasan pada <i>crew</i> dan buruh yang tidak maksimal • Tanggung jawab pada pelaksanaan tugas jaga • Alat komunikasi yang mengalami kerusakan 	Tugas jaga tidak berjalan efektif disebabkan terjadinya kerusakan pada alat bongkar muat dan pada generator kapal karena kesalahan pada pengoperasian alat bongkar muat dan komunikasi yang lambat karena kerusakan pada radio
022 B	Belawan / 20 oktober 2018	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan <i>safety meeting</i> • Pengawasan pada pelaksanaan tugas jaga • Tindakan tegas dan teguran pada pelaksanaan tugas dan tanggung jawab pada pelaksanaan tugas jaga oleh kepala regu jaga • Pengadaan alat komunikasi yang baru 	Tugas jaga berjalan efektif karena tidak terjadi kerusakan pada alat bongkar muat dan anak buah kapal yang melaksanakan tugas jaga melaksanakan tugas jaganya dengan maksimal dan penuh tanggung jawab dan komunikasi jarak jauh di atas kapal antar anak buah kapal dapat berjalan dengan lancar

Berdasarkan tabel diatas, ditarik kesimpulan bahwa faktor yang menyebabkan penurunan efektifitas tugas jaga pelabuhan adalah kurangnya tanggung jawab awak kapal dalam melaksanakan tugas jaga, kurangnya pengawasan pada tugas jaga dan pengawasan pada operasional bongkar muat yang dilaksanakan oleh anak buah kapal serta rusaknya alat komunikasi yang dapat menghambat penyampaian berita dan informasi di atas kapal.

Dari tabel di atas dapat di tarik kesimpulan juga bahwa upaya untuk meningkatkan efektifitas tugas jaga pelabuhan saat operasional bongkar muat yaitu dengan Dengan diadakanya *safety meeting* untuk dapat membuat perencanaan tugas jaga, pengorganisasian tugas jaga, pembagian tugas dan tanggung jaga pada awak kapal yang melaksanakan tugas jaga, melaksanakan pengawasan agar tercipta kedisiplinan awak kapal yang melaksanakan tugas jaga, selain itu pengadaan fasilitas alat komunikasi yang baru untuk menggantikan yang sudah rusak.



LAMPIRAN 2

Transkrip Wawancara

1. Daftar nama responden

No	NAMA	JABATAN	KETERANGAN
1	Endang Soekarso	<i>Master</i>	Responden 1
2	Nickmat Sahury	<i>Chief Officer</i>	Responden 2

2. Daftar pertanyaan wawancara

1. Apakah safety meeting berpengaruh dalam efektivitas tugas jaga?
2. Apa peranan safety meeting sebelum tugas jaga?
3. Apa penyebab tidak dilaksanakan pengawasan dalam pelaksanaan tugas jaga?
4. Bagaimana upaya untuk meningkatkan efektifitas tugas jaga saat pelaksanaan operasional bongkar muat?

Wawancara 1

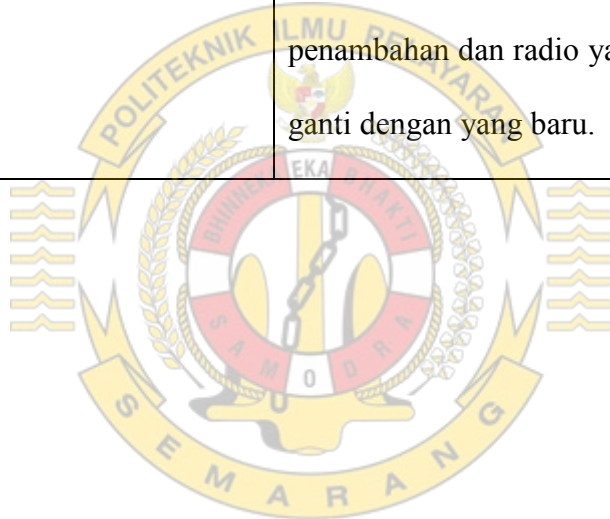
Nama responden : Capt. Endang Soekarso

Jabatan : Master MV. Shanthi Indah

Observer : Erwindio Rahman Ramadhan

No	PERTANYAAN	JAWABAN
1.	Apakah <i>safety meeting</i> berpengaruh dalam efektivitas tugas jaga?	<i>Safety meeting</i> berpengaruh karena pada <i>safety meeting</i> mengatur tentang pembagian tugas jaga dan tanggung jawab pelaksanaan tugas jaga
2.	Apa peranan <i>safety meeting</i> sebelum tugas jaga?	Peranan <i>safety meeting</i> yaitu mengatur pembagian serta pertanggungjawaban tugas jaga
3.	Apa penyebab tidak dilaksanakan pengawasan dalam pelaksanaan tugas jaga?	Terjadinya kerusakan pada alat bongkar muat dan pada generator yang menyebabkan harus dilaksanakannya perbaikan
4.	Bagaimana upaya untuk meningkatkan efektifitas tugas jaga saat	Upaya yang harus dilakukan yaitu perlunya dilaksanakan penerapan manajemen tugas jaga dengan dilakukan

	pelaksanaan operasional bongkar muat?	<p>safety meeting sebelum kegiatan tugas jaga dilaksanakan, untuk mengatur pembagian tugas jaga dan perencanaan dalam tugas jaga, perlunya tindakan tegas untuk mendisiplinkan anak buah kapal yang menyalahi tugas dan tanggung jawabnya. Selain itu upaya yang dilakukan untuk masalah komunikasi adalah perlunya penambahan dan radio yang sudah rusak di ganti dengan yang baru.</p>
--	---------------------------------------	--



Wawancara 2

Nama responden : Nickmat Sahury

Jabatan : Chief Officer MV. Shanthi Indah

Observer : Erwindio Rahman Ramadhan

No	PERTANYAAN	JAWABAN
1.	Apakah safety meeting berpengaruh dalam efektivitas tugas jaga?	<i>Safety meeting</i> berpengaruh dalam efektivitas tugas jaga karena pada <i>safety meeting</i> mengatur pelaksanaan tugas jaga dan pengawasan tugas jaga
2.	Apa peranan <i>safety meeting</i> sebelum tugas jaga?	Peranan <i>safety meeting</i> sebelum tugas jaga yaitu untuk meningkatkan kedisiplinan pelaksanaan tugas jaga
3.	Apa penyebab tidak dilaksanakan pengawasan dalam pelaksanaan tugas jaga?	Penyebab tidak dilaksanakan pengawasan yaitu terjadinya kerusakan pada alat bongkar muat dan menyebabkan keterlambatan pada bongkar muat karena harus dilaksanakan perbaikan

4.	Bagaimana upaya untuk meningkatkan efektifitas tugas jaga saat pelaksanaan operasional bongkar muat?	Menurut saya upaya meningkatkan efektifitas tugas jaga saat pelaksanaan operasional bongkar muat adalah perlunya tanggung jawab crew jaga dalam melaksanakan tugas yang telah diberikan dan perlunya pengawasan mualim jaga pada saat tugas jaga berlangsung . Selain itu, masalah komunikasi dapat diadakan radio yang baru dan perlunya tanggung jawab pemegang radio
----	--	---

LAMPIRAN 3

Hasil Observasi 1



LAMPIRAN 4

Hasil Observasi 2



LAMPIRAN 5**Hasil Observasi 3**

LAMPIRAN 6

Hasil Observasi 4



LAMPIRAN 7

Hasil Dokumentasi 1

KSE **PT. KARYA SUMBER ENERGY**
 Jl. Kali besar barat no. 37 Jakarta Barat 11230 INDONESIA
 STORE INVENTORY LIST - A

25-Sep-18

MV. SHANTHI INDAH			
LIST OF HANDY TALKY			
NO.	SERIAL NUMBER	POSITION	REMARK
1	160615G6465	MASTER	85%
2	160615G6455	CHIEF OFFICER	80%
3	160615G6492	2ND OFFICER	80% (suara pelan)
4	160615G6199	3RD OFFICER	75% (baterai drop)
5	160615G6456	CHIEF ENGINEER	80%
6	160615G6493	BOSUN	80%
7	160615G6475	AB	75% (mic error)
8	160615G6206	CADET	65% (antena patah)
9	160615G6504	BRIDGE	GOOD
10	160615G6494	BRIDGE	GOOD
11	160615G6491	E/R	GOOD
12	160615G6457	E/R	GOOD
13	160615G6210	E/R	GOOD

Checked by:

AWAL SETIAWAN P.
2ND OFFICER

Acknowledge by:

CAPT. ENDANG SUKARSO
MASTER OF MV. SHANTHI INDAH

LAMPIRAN 8

Hasil Dokumentasi 2


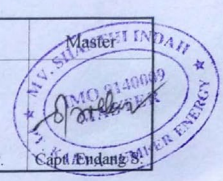
Non-Conformity Report		No. : 01/2018
		Page : 1 / 1 Date: 10 .oct .2018
Organization		Finder
Classification	Non-Conformity, Observation	Related basis / Regulation
Description	CRANE NO.4 FOR BEARING OVER SIZE.	
		
Plan for Correction/Improvement (Due date : After completion disc)		
Head of Division/Master (DD/MM/YY)		Finder (DD/MM/YY)
Detail of Corrective/improvement (Completed date:)		YES <input type="checkbox"/> , NO <input type="checkbox"/> Preventive Action
Head of Division/Master		

LAMPIRAN 9

Hasil Dokumentasi 3

REQUEST OF SPARE/STORE PART(A)


☐ Quarter ☐ Normal ☐ Emergency

Ship's Name	MV. SHANTHI INDAH	Voy. No.	021 L	2/0	  Master
Doc. No.	0 /D/S.1/HT/10/13	Date of Requisition	13.10.2018	Awal S.P.	

No.	Description	Unit	Remain	Req'	App'	Remarks
1	Handy Talky	pcs	nil	4		
Reason of Request and Date of Requesting / A Place : Due to error						

For Office	
Supply Company	
Place of Supply	
Date of Supply	
P.I.C.	Reviewed Reviewed Approved

KSE-025 (0/2010. 7.15)

 KARYA SUMBER ENERGY.

LAMPIRAN 10

Ship particular

SHIP'S PARTICULARS							
M/V SHANTHI INDAH							
CALL SIGN			Y B O W 2				
FLAG			INDONESIA				
PORT OF REGISTRY			TG. PRIOK				
OWNER			PT. KARYA SUMBER ENERGI				
OWNER'S OPERATOR			PT. KARYA SUMBER ENERGI				
OFFICIAL NUMBER			2016 Ba N0.4741/L	MMSI	: 525100297		
IMO NUMBER			9140009	HIGHT	: 45.06 M		
INTR'L GRT			26064 RT				
INTR'L NRT			14872 RT				
LOA			185.74 M				
LBP			177.0 M				
BREADTH MOULDED			30.40 M	HIGHT	: 45.06 M		
DEPTH MOULDED			16.50 M				
LIGHT SHIP			7500 MT				
SHOPYARD,BUILT			HASHIHAMA S.B.CO.LTD 10.10.1996				
CLASSIFICATION			B.K.I (BIRO KLASIFIKASI INDONESIA)				
TYPE OF THE VESSEL			BULK CARRIER				
SUMMER DEADWEIGHT			44960 LT(45681 MT) ON 11.620M				
TROPICAL DEADWEIGHT			46890 MT ON 11.862M				
SEA SPEED			12.0 knts				
ADDRESS			Jl. KALIBESAR BARAT NO. 37 JAKARTA BARAT - INDONESIA				
TEL :			62-21-6910382				
EMAIL :			m.v.shanthi.indah@gmail.com				
FAX:			62-21-6916268				
PANAMA CANAL TONNAGE			N/A SHIP'S IND.NUMBER 798312				
SUEZ CANAL TONNAGE			GT-26804,77 MT/NT-24232,31 MT				
MAIN ENGINE			MITSUI MAN B&W,6550MC(MARK5)9750 PS x 120RPM				
GENERATOR ENGINE			SSANGYONG MAN B&W,5L23/30E 600 ps x 720RPM x 3 SETS				
CARGO GEAR			FUKUSHIMA JIB CRANE 25TX4SETS				
GRAB BUCKET			SMAG,MAGL 10000-6-L-B/4 SETS CAPACITY:5-10M3,WEIGHT-7.11T				
CARGO HOLD CAPACITY			:	GRAIN			
	CUB.M		CUB.FT	CUB.M		CUB.FT	
Hold No1	10.361,60		365.920	10.015,10		353.683	
Hold No2	12.199,40		430.822	11.844,60		418.292	
Hold No3	11.731,10		414.284	11.392,00		402.308	
Hold No4	12.193,80		430.624	11.814,00		417.211	
Hold No5	10.722,50		378.655	10.499,20		370.779	
TOTAL :	57.208,40		2.020.315	55.564,90		1.962.273	
TANK CAPACITY :	DIESEL OIL : FUEL OIL : FRESH WATER : BALLAST WATER :		: : : :	86.6 M³ 1,701.5 M³ 389.0 M³ 14,831.8 M³ (excl. No.3 c.h.) 26,600.8 M³			MASTER: Capt.Endang Sukarso

LAMPIRAN 11

Crew list

CREW LIST									
Name Of Ship			Port Of Departure			Date Of Departure			
MV. SHANTHI INDAH			BAHULOPI, MOROWALI			01 DECEMBER			
Nationality			Port Of Arrival			Date Of Arrival			
INDONESIA			TANJUNG BARA			08 DECEMBER			
No.	Name	Rank	Place & date of birth	Nationality	Seaman book No.	Exp date	Grade	Lis. Numb	
1	Endang Sukarso	Master	Kuningan, 14 Jan 1964	Indonesia	E 006831	03.09.2020	ANT I	6200012562N10216	
2	Nickmat Sahury	C/O	Batupahat, 23 Apr 1988	Indonesia	C 011980	30.09.2020	ANT II	6200035321N20216	
3	Awal Setiawan Putra	2/O	Bangkalan, 22 Oct 1991	Indonesia	F 097661	18.01.2021	ANT II	6201640512N20116	
4	Herdian Bobby M B	3/O	Semarang, 18 March 1993	Indonesia	E 057612	04.05.2019	ANT III	6202006435N30316	
5	Heira Prapanca	Jr. 3/O	Semarang, 28 Dec 1991	Indonesia	C 008335	10.09.2019	ANT III	6201476467N30316	
6	Yasrul	C/E	Kepala Hilalang, 04 Feb 1962	Indonesia	D 005178	03.01.2019	ATT I	6200041806T10216	
7	Purwanto	3/E	Jakarta, 15 Jan 1964	Indonesia	F 108910	13.02.2021	ATT III	62000663328S30117	
8	Arif Prasjo	Jr. 3/E	Tegal, 16 Mar 1994	Indonesia	C 061988	13.06.2019	ATT III	6202117350T30316	
9	Yusuf Seputra	4/E	Pemalang, 22 Nov 1993	Indonesia	D 083650	25.06.2020	ATT III	6211521039T30317	
10	Irwan Lukman Hakim	Jr. 4/E	Blitar, 21 Dec 1994	Indonesia	D 074880	25.06.2020	ATT III	6211520988T30318	
11	Irwan Syarif	Bosun	Jakarta, 07 Aug 1972	Indonesia	F 084032	02.11.2020	RATING DECK	6200017981340217	
12	Toro	A/B - 1	Tegal, 20 Feb 1977	Indonesia	D 088180	19.06.2020	RATING DECK	6211504105330215	
13	Tonny Seliawan	A/B - 2	Garut, 31 Jan 1979	Indonesia	C 011919	27.09.2020	RATING DECK	6200190816340717	
14	Iskandar	A/B - 3	Jakarta, 29 Apr 1974	Indonesia	C 073921	20.06.2019	RATING DECK	6200097880340717	
15	Jovan Indra Purwantara	Oiler - 1	Jakarta, 05 Dec 1985	Indonesia	E 158470	11.04.2020	BST	6200487681010717	
16	Suryana	Oiler - 2	Subang, 04 Jul 1986	Indonesia	D 041807	27.01.2020	RATING ENGINE	6200496288420717	
17	Oki Haryanto	Oiler - 3	Karanganyar, 01 Oct 1987	Indonesia	F 043599	02.08.2020	RATING ENGINE	6201574976420515	
18	Deiman	Oiler - 4	Tegal, 04 March 1988	Indonesia	E 058243	08.02.2019	RATING ENGINE	6200356984420716	
19	Dady Alamsvah	Chf Cook	Jakarta, 21 Aug 1975	Indonesia	E 118593	12.09.2019	BST	6200203857010116	
20	Erwindo Rahman Ramadhan	D/CDT - 1	Semarang, 28 Jan 1998	Indonesia	F 120365	30.04.2021	BST	6211754641010317	
21	Alvino Baqus Santosa	D/CDT - 2	Temanggung, 29 Mar 1997	Indonesia	F 120700	16.05.2021	BST	6211755553010317	
22	Rudi Hidayat	D/CDT - 2	Malalengka, 25 Nov 1997	Indonesia	F 120359	30.04.2021	BST	6211754629010317	
23	Ahmad Eudiarso	E/CDT - 1	Demak, 12 Oct 1997	Indonesia	F 120367	30.05.2021	BST	6211754645010317	
24	Tom Supriarto	E/CDT - 2	Tegal, 14 Aug 1997	Indonesia	F 120491	03.05.2021	BST	6211755446010317	

Acknowledge

Capt. Endang Sukarso
Master MV. SHANTHI INDAH

LAMPIRAN 12

Watch keeping schedule

VOY. No. : 023 L - KSE
 DATE : 22-Des-18
 PORT : SURALAYA
 Anchorage

PT. KARYA SUMBER ENERGY
 MV. SHANTHI INDAH YBOW2
 TG. PRIOK

PORT WATCH


No.	NAME	RANK	TIME	DUTY
1	AWAL S.P	SECOND OFFICER	00.00 - 06.00 / 12.00 - 18.00	OOW
2	HERDIAN BOBBY M.B	THIRD OFFICER	06.00 - 12.00 / 18.00 - 24.00	OOW
3	HEIRA PRAPANCA	THIRD OFFICER JR	04.00 - 08.00 / 16.00 - 20.00	OOW
4	ISKANDAR	AB (3)	00.00 - 04.00 / 12.00 - 16.00	GANGWAY WATCH
5	TONI SETIAWAN	AB (2)	04.00 - 08.00 / 16.00 - 20.00	GANGWAY WATCH
6	TORO	AB (1)	08.00 - 12.00 / 20.00 - 24.00	GANGWAY WATCH
7	RUDI HIDAYAT	DECK CADET (3)	00.00 - 06.00 / 12.00 - 18.00	DECK PATROL
8	ERWINDIO	DECK CADET (1)	06.00 - 12.00 / 18.00 - 24.00	DECK PATROL
9	IRWAN S	BOATSWAIN	08.00 - 17.00	ON STANDBY

REMARKS :

- 1) OOW should ensure that watertight doors and watertight on main deck and accommodation are closed and secured all the time with one access open depending which side is to be decided (normally shore side).
- 2) Should the gangway watchman not leave their post without fail and proper turn over their respective relievers must be carried-out.
- 3) Pay attention to the cargo operation to avoid any problem, claims, penalties, etc, to concern parties.
- 4) Monitor closely all the mooring lines and gangway and be ascertained to be properly tended (IF SHIP'S BERTHING).
- 5) Check regularly all the rat guards, be sure to be in proper place (IF SHIP'S BERTHING).
- 6) Watch detailed personnel must always be observant and vigilant to the surroundings and refrain from persons without any official business onboard.
- 7) Regular rounds on main deck and check the ship's side for pollution monitoring.
- 8) Call Master / Chief Officer any time if any abnormal occurrences observed.

LAMPIRAN 13

General Matters

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	1 : General Matters	Rev. No. : 0
	1 : Hal Umum	Page : 1 / 1

1.1. PURPOSE

This Guides shall be provided for the shipboard personnel in the regulations and shipboard operation guides of the ships which are managed and possessed by the Company. This is in order to promote the safety of life and ship as well as the cargo by applying such rules and regulations to maintaining shipboard order and to performance of shipboard operation.

TUJUAN

Panduan ini harus disediakan untuk personil kapal dalam ketentuan dan panduan operasi kapal yang dikelola dan dimiliki oleh Perusahaan. Hal ini dilakukan dalam rangka untuk mempromosikan keselamatan hidup dan kapal serta kargo dengan menerapkan peraturan dan ketentuan tersebut untuk menjaga ketertiban kapal dan kinerja operasi kapal.

1.2. SCOPE OF APPLICATION


This chapter is applied to shipboard operation and safety rules for ships managed by the Company.

RUANG LINGKUP PENERAPAN

Bab ini diterapkan untuk operasi dan aturan keselamatan kapal untuk kapal yang dikelola oleh Perusahaan.

1.3. RESPONSIBILITY & AUTHORITY *WEWENANG & TANGGUNG JAWAB*

- When the crew promoted and new-joined, the Master shall implement circulation or education in order to check whether the related crews understand this Guide. They shall keep the result on the form of "System Familiarization Confirmation" by recording as objective evidence.
- All the shipboard personnel in our company shall to sufficiently understand and carry out the shipboard safety operation guide.
- 1. Ketika kru dipromosikan dan baru-bergabung, Nakhoda harus menerapkan sirkulasi atau pendidikan untuk memeriksa apakah kru terkait memahami Pedoman ini. Mereka harus menjaga hasilnya pada bentuk "Sistem Sosialisasi Konfirmasi" dengan rekaman sebagai bukti obyektif.*
- 2. Semua personil kapal di perusahaan kami wajib untuk memahami dan melaksanakan panduan pengoperasian keselamatan kapal.*

	Shipboard Safety Operation Guide	GD - 02
	<i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	Rev. No. : 0
	1 : General Matters	Page : 2 / 1
	1 : Hal Umum	

1.4. RELATED DOCUMENTS

1. Master's Manual (SM - 01)
2. Cargo Handling Procedure (PR - 06)
3. Environmental Pollution Prevention Procedure (PR - 07)
4. Special and Critical Operation Procedure (PR - 08)
5. Emergency Response Procedure (PR - 10)

DOKUMEN TERKAIT

1. Pedoman Induk (SM - 01)
2. Prosedur Penanganan Kargo (PR - 06)
3. Prosedur Pencegahan Pencemaran lingkungan (PR - 07)
4. Prosedur Operasi Khusus dan Kritis (PR - 08)
5. Prosedur Tanggap Darurat (PR - 10)

RECORD CONTROL

All general items relating to manual shall be kept and managed according to the 「Record Control Procedure」

1. Permit for entry & working in enclosed space (KSE-078)
: see to 「Special & Critical operation procedure」
2. Permit for hot work & welding (KSE-079) : “
3. Safety check-list for high place working (KSE-080)
: see to 「Special & Critical operation procedure」
4. Record of Sanitary Inspection (KSE-113)

PENGENDALIAN CATATAN

Semua item umum yang berkaitan dengan petunjuk harus disimpan dan dikelola sesuai dengan 「Prosedur Pengendalian Rekaman」

1. Izin untuk masuk & bekerja di ruang tertutup (KSE-078)
: lihat ke 「Prosedur Operasi Khusus dan Kritis」
2. Izin untuk pekerjaan panas & pengelasan (KSE-079) : “
3. Checklist keamanan untuk tempat kerja yang tinggi (KSE-080)
: lihat ke 「Prosedur Operasi Khusus dan Kritis」
4. Catatan Inspeksi Sanitasi (KSE-113)

LAMPIRAN 14

Shipboard regulation

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Operasi Keselamatan Kapal</i>	GD - 02
	3 : Shipboard Regulations	Rev. No. : 0
	3 : Peraturan kapal	Page : 1 / 2

3.1. GENERAL RULES FOR SHIPBOARD PERSONNEL AND PASSENGERS *ATURAN UMUM UNTUK PERSONIL KAPAL DAN PENUMPANG*

- .1 Realize that tiny negligence by one person may lead to a disaster threatening the life and safety of the ship.
- .2 Observe the shipboard regulations.
- .3 Refrain from acting on one's own decision, except in an emergency.
- .4 Repeat all orders and report the results.
 1. Sadarilah bahwa kelalaian kecil oleh satu orang dapat menyebabkan bencana mengancam kehidupan dan keselamatan kapal.
 2. Amati peraturan kapal.
 3. Menahan diri dari bertindak atas keputusan sendiri, kecuali dalam keadaan darurat.
 4. Ulangi semua perintah dan melaporkan hasil.

3.2. SHIPBOARD REGULATIONS *PERATURAN KAPAL*

- .1 Comply with the occupational orders given by senior rank.
Mematuhi perintah kerja yang diberikan oleh senior.
- .2 Do not neglect in duty or hinder others' duty.
Jangan mengabaikan tugas atau menghalangi tugas orang lain
- .3 Return to the ship by the time designated by the Master.
Kembali ke kapal pada saat yang ditetapkan oleh Nakhoda.
- .4 Do not do any of the following without a permission of the Master.
 - 1) Use of a life boat or other important fittings
 - 2) Leaving the ship at will
 - 3) Use of electricity or fire or smoking in prohibited area
 - 4) Bringing goods in or taking them out of the ship, other than daily necessities.

Jangan lakukan hal-hal berikut tanpa izin Nakhoda.

 - 1) Penggunaan sekoci atau alat kelengkapan penting lainnya
 - 2) Meninggalkan kapal sesuka hati
 - 3) Penggunaan listrik maupun pemadam kebakaran atau merokok di daerah terlarang
 - 4) Membawa barang ke dalam atau membawa mereka keluar dari kapal,

	Shipboard Safety Operation Guide	GD - 02
	<i>Panduan Operasi Keselamatan Kapal</i>	Rev. No. : 0
	3 : Shipboard Regulations <i>3 : Peraturan kapal</i>	Page : 2 / 2

selain kebutuhan sehari-hari.

- .5 Do not waste provisions and fresh water.
Jangan membuang makanan dan air bersih
- .6 Do not fight, make a commotion by drinking, or use violent language/behavior.
Jangan melawan, membuat keributan dengan minum, atau menggunakan kekerasan bahasa / perilaku.
- .7 Do not gamble or receive money other than regular pay.
Jangan berjudi atau menerima uang selain gaji rutin.
- .8 Do not violate laws during shore leave, which may result in delay of the ship's schedule.
Jangan melanggar hukum selama cuti darat, yang dapat mengakibatkan keterlambatan jadwal kapal.
- .9 Do not perform any other act which may disturb the shipboard order or cause a danger to the ship.
Jangan melakukan tindakan lain yang mungkin mengganggu ketertiban kapal atau menyebabkan bahaya bagi kapal.

LAMPIRAN 15

Port watch-keeping rules

	Shipboard Safety Operation Guide	GD - 02
	<i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	REV. NO. : 0
	5 : Port Watch-Keeping Rules	PAGE : 1 / 16
	<i>5 : Aturan Jaga di pelabuhan</i>	

5.1. THE PRINCIPLE OF PORT WATCH-KEEPING *ATURAN PENJAGAAN DI PELABUHAN*

5.1.1. Port Watch-keeping system

Sistem penjagaan di pelabuhan

- .1 The Port Watch-keeping system shall be contented the 2nd Parts duty system as follow time base in principle.
Sistem penjagaan di pelabuhan harus dibagi 2 Bagian sistem tugas sebagai berikut dengan basis waktu dan prinsipnya.

1) Day duty : 08:00~20:00
tugas Siang Hari : 08:00~20:00

2) Night duty : 20:00~08:00
tugas Malam : 20:00~08:00

- .2 All duty shall be compose each 1 person the Officer in duty and Rating in duty particularly the Deck Dept. and Engine Dept.
Semua petugas harus menulis masing-masing 1 orang Pejabat tugas dan Penilaian dalam tugas khususnya Dept Dek dan Dept Mesin.

5.1.2. Shore Leave & Remaining Onboard

Bertolak dari pelabuhan dan Sisa cuti di Kapal

- .1 Scope of Shore Leave

Lingkup Cuti Darat

- 1) Time : Crew shall be able to return to the ship within 2 hours of emergency call.

Distance : Less than 100 km

Waktu: Kru akan dapat kembali ke kapal dalam waktu 2 jam dari panggilan darurat.

Jarak: Kurang dari 100 km

- 2) The master and C/E shall stay at places that can be reached in an emergency.

Nakhoda dan KKM harus tinggal di tempat-tempat yang dapat dicapai dalam keadaan darurat.

- 3) When the master leaves beyond the scope of shore leave in Indonesia, he shall obtain prior written/verbal approval from the Superintendent

	Shipboard Safety Operation Guide	GD - 02
	<i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	REV. NO. : 0
	5 : Port Watch-Keeping Rules	PAGE : 2 / 16
	<i>5 : Aturan Jaga di pelabuhan</i>	

(If the Master leave vessel, shall record the contact channel at the port duty table.)

Ketika Nakhoda meninggalkan luar lingkup pantai cuti di Indonesia, ia harus mendapatkan persetujuan tertulis / lisan terlebih dahulu dari Superintendent (Dari kapal cuti Nakhoda, harus mencatat saluran kontak di meja tugas pelabuhan.)

.2 Person to Make an Emergency Call

Orang Membuat Panggilan Darurat

1) Ship : Watch-keeping personnel

Kapal : Personil Penjaga

2) Shore: DP (Refer to Emergency Contract System of the 「Emergency Response Procedure

Darat: DP (Mengacu pada Keadaan Darurat Kontrak Sistem dari 「Prosedur Tanggap Darurat

.3 Minimum Number of Crew to Remain Aboard the Ship

Minimum Jumlah kru untuk Tetap berada di Kapal

1) Over 1/3 of total crew, in principle

pada prinsipnya lebih dari 1/3 dari jumlah kru,

2) At least one deck officer and one engineer, one of which shall be a responsible officer

Setidaknya satu perwira dek dan satu perwira mesin, salah satunya akan menjadi petugas yang bertanggung jawab

3) Either the Master or C/O (and C/E or I/E) shall remain aboard the ship.

Baik Nakhoda atau C / O (dan C / E atau I / E) akan tetap di kapal.

5.2. DUTY IN PORT

Bertugas di pelabuhan

.1 Master

Nakhoda

1) To fix and supervise the daily schedule in the port. (The schedule should be flexible for ship's movement and situations.)

Untuk memperbaiki dan mengawasi jadwal harian di pelabuhan. (Jadwal harus fleksibel untuk gerakan dan situasi kapal.)

2) To establish and operate the port duty system for safety of the ship.

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	5 : Port Watch-Keeping Rules <i>5 : Aturan Jaga di pelabuhan</i>	REV. NO. : 0
		PAGE : 3 / 16

Untuk membangun dan mengoperasikan sistem tugas port untuk keselamatan kapal.

- 3) To review and sign the port duty table. (Post it after signing.)

Untuk meninjau dan menandatangani tabel tugas pelabuhan. (Mengirimnya setelah penandatanganan.)

- 4) To keep the duty of remaining aboard the ship at the time of

Untuk tugas jaga yang tersisa di kapal pada saat

- a. Bunkering or other important event such as inspections and surveys

Bunkering atau acara penting lainnya seperti inspeksi dan survei

- b. Expecting bad weather or sea conditions

Memperkirakan kondisi cuaca buruk atau laut

- c. Other emergencies

keadaan darurat lainnya

- 5) To delegate his duty to the next seniority or a qualified officer when leaving the ship for unavoidable reasons.

Untuk mendelegasikan tugasnya kepada senioritas berikutnya atau petugas yang berkualitas ketika meninggalkan kapal karena alasan tidak dapat dihindari.

- 6) To provide the agent with his emergency contact number during his shore leave.

Memberikan pada agen nomor kontak darurat selama cuti darat nya.

- 7) To pay attention to changes of weather and ship's movement from time to time.

Untuk memperhatikan perubahan gerakan cuaca dan kapal dari waktu ke waktu.

- 8) To realize that accidents during his absence also fall under his responsibility.

Untuk menyadari bahwa kecelakaan selama ketidakhadirannya juga jatuh di bawah tanggung jawabnya.

- .2 The officer in charge and Radio officer

Petugas yang bertanggung jawab dan petugas Radio

- 1) To operate the duty in port and to report of port duty table under the master's order.

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	5 : Port Watch-Keeping Rules	REV. NO. : 0
	5 : Aturan Jaga di pelabuhan	PAGE : 4 / 16

Untuk melaksanakan tugas di pelabuhan dan melaporkan tugas pelabuhan di bawah perintah Nakhoda.

2) To remain aboard the ship during important operations.

Untuk tetap di atas kapal selama operasi penting

.3 Duty Personnel

All shipboard personnel shall remain aboard the ship during their duty hours as the port duty table and shall hand over the duty so as to prevent an interruption of operations.

Tugas Personil

Semua personil kapal akan tetap di kapal selama jam tugas mereka sebagai tabel tugas pelabuhan dan harus menyerahkan tugas untuk mencegah gangguan operasi.

5.3. WATCHKEEPING OF DUTY OFFICERS PETUGAS YANG BERTUGAS MENJAGA DAN MENGAMATI

5.3.1. Ordinary Operations

Operasi biasa

.1 To follow the instructions of the master and C/O

Untuk mengikuti petunjuk dari Nakhoda dan C / O

.2 To secure the communication means with port authorities, agent and pilot.

Untuk mengamankan komunikasi berarti dengan otoritas pelabuhan, agen dan pilot.

.3 To patrol on the ship (maintenance of order, safety of life, prevention of smuggling/ theft/fire/pollution, etc.)

Untuk patroli di kapal (pemeliharaan ketertiban, keselamatan hidup, pencegahan penyelundupan / pencurian / kebakaran / polusi, dll)

.4 To control visitors and to check the person on shore leave

Untuk mengontrol pengunjung dan memeriksa orang cuti pantai

.5 To check the weather conditions and to obtain weather information

Untuk memeriksa kondisi cuaca dan untuk mendapatkan informasi cuaca

.6 To check the duty table and emergency contact list

Untuk memeriksa tabel tugas dan daftar kontak darurat

.7 To take initial actions against emergency situations, including

	Shipboard Safety Operation Guide	GD - 02
	<i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	REV. NO. : 0
	5 : Port Watch-Keeping Rules	PAGE : 5 / 16

5 : Aturan Jaga di pelabuhan

Untuk mengambil tindakan awal terhadap situasi darurat, termasuk

- 1) Reporting to the master
- 2) Mobilizing the emergency response organization when necessary
- 3) Taking measures to prevent damage
- 4) Requesting the cooperation of shore organizations

1) Pelaporan ke Nakhoda

2) Mobilisasi organisasi tanggap darurat bila diperlukan

3) Mengambil langkah-langkah untuk mencegah kerusakan

4) Meminta kerjasama organisasi darat

8 To perform mooring operation, including:

Untuk melakukan operasi mooring, termasuk:

- 1) Cargo operations, ballasting and confirming the ship's stability in such operations

operasi muatan, ballasting dan mengkonfirmasi stabilitas kapal dalam operasi tersebut

- 2) Checking and supervising the progress of maintenance, supply, survey, etc.

Memeriksa dan mengawasi kemajuan perawatan, pasokan, survei, dll.

5.3.2. Watch during Anchoring & Mooring

Perhatikan selama berlabuh & Mooring

1 Watch in Anchoring

Perhatikan saat berlabuh

- 1) Be familiar with the rules of bridge watchkeeping

Akrablah dengan ketentuan penjagaan anjungan

- 2) Observe the COLREG, Open Ports Control Act, local regulations, etc.

Amati COLREG, Undang-undang pengendalian pelabuhan, Ketetapan Daerah, dll

- 3) Pay attention to weather changes and monitor the dragging/tangling of the anchor

Perhatikan perubahan cuaca dan memantau menyeret / kekusutan dari jangkar

- 4) Supervise the observance of safety procedures for important operations such as

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	5 : Port Watch-Keeping Rules	REV. NO. : 0
	5 : Aturan Jaga di pelabuhan	PAGE : 6 / 16

Mengawasi ketaatan prosedur keselamatan untuk operasi penting seperti

- 5) Fix the ship's position at regular intervals.

Perbaiki posisi kapal secara berkala

- 6) Monitor the passing ships and give warnings with whistle or VHF as necessary

Memantau kapal yang lewat dan memberikan peringatan dengan peluit atau VHF yang diperlukan

2. Precautions taken for Watch during Anchoring

Pencegahan diambil untuk Penjagaan selama Penjangkaran

- 1) Watch for dragging of anchor and cutting, chafing or tangling of anchor chain

Perhatikan menyeret jangkar dan pemotongan, gesekan atau kekusutan jangkar rantai

- 2) Report doubts to the master or a senior.

Laporkan keraguan kepada Nakhoda

- 3) Take into account the shape of the harbour and the ship's position in considering the possibility of anchor dragging by the ship's vibration or irregular swinging caused by swell or wind

Memperhitungkan bentuk pelabuhan dan posisi kapal dalam mempertimbangkan kemungkinan jangkar menyeret oleh getaran kapal atau berayun teratur disebabkan oleh ombak atau angin

- 4) Find out the depth of water and the seabed condition at the anchorage

Cari tahu kedalaman air dan kondisi dasar laut di pelabuhan tersebut

- 5) Make sure of the refuge place in case of an emergency such as storm or a fire.

Pastikan berlindung tempat di keadaan darurat seperti badai atau kebakaran

- 6) Use additional anchors against anchor dragging/cutting of anchor chain by large swinging.

Gunakan jangkar tambahan terhadap jangkar menyeret / pemotongan rantai jangkar dengan berayun besar.

- 7) In case that the ship approaches another ship by dragging of the anchor of either ship, take emergency measures such as giving warning signals or using engines in order to avoid a collision/damage.

	Shipboard Safety Operation Guide	GD - 02
	<i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	REV. NO. : 0
	5 : Port Watch-Keeping Rules	PAGE : 7 / 16
	<i>5 : Aturan Jaga di pelabuhan</i>	

Dalam hal kapal mendekati kapal lain dengan menyeret jangkar baik kapal, mengambil langkah-langkah darurat seperti memberikan sinyal peringatan atau menggunakan mesin untuk menghindari tabrakan / kerusakan.

- 8) When anchors on both sides are dropped, be careful of the tangling the anchors.

Ketika jangkar di kedua sisi yang jatuh, hati-hati dari kekusutan jangkar.

.3 How to Detect Anchor Dragging

Cara Mendeteksi menyeret jangkar

- 1) Check the bearing of shore marks
 - 2) Fix the ship's position with two marks or by radar
 - 3) When the anchor is dragging, the ship often receives the wind on the side.
 - 4) Change in extension of the anchor chain
 - 5) A ticking sound comes from the anchor chain when listening to it by ear.
 - 6) Abnormal listing or rolling at time of anchor dragging.
- 1) Periksa bantalan tanda darat
 - 2) Memperbaiki posisi kapal dengan dua tanda atau radar
 - 3) Ketika menyeret jangkar, kapal sering menerima angin di samping.
 - 4) Perubahan perpanjangan rantai jangkar
 - 5) Suara berdetak berasal dari rantai jangkar saat mendengarkan dengan telinga.
- daftar tidak normal atau bergulir pada saat jangkar menyeret.

.4 Watch during Mooring

Penjagaan Selama berlabuh

- 1) Monitor the change in drafts due to cargo operations and adjust mooring lines as tides change.
 - 2) Check the mooring lines at time of swell by passing ships or discharging water.
 - 3) Check the safety of the gangway and the safety net.
- 1) Memantau perubahan konsep karena operasi kargo dan menyesuaikan tambat baris sebagai pasang perubahan.

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	5 : Port Watch-Keeping Rules	REV. NO. : 0
	5 : Aturan Jaga di pelabuhan	PAGE : 8 / 16

- 2) Periksa tali tambat pada saat membengkok dengan melewati kapal laut atau pemakaian air.
- 3) Periksa keamanan gang dan jaring pengaman.

5.3.3. Recording Watch

Catatan penjagaan

- .1 Record important matters in the log book.
- .2 Check the recording in the Q/M port log book.
- 1) Hal penting Rekam pada buku catatan.
- 2) Periksa rekaman di Q / M buku Catatan pelabuhan.

5.4. WATCHKEEPING OF DUTY ENGINEERS TUGAS JAGA PERWIRA MESIN

5.4.1. Ordinary Operations

Operasi biasa

- .1 Following C/E's instructions.
- .2 Checking & controlling machinery in operation.
- .3 Control of marine/air pollution.
- .4 Checking the disposal of engine room bilge and sewage.
1. Ikuti Petunjuk C/E.
2. Memeriksa & mengendalikan mesin dalam operasi.
3. Pengendalian pencemaran laut / udara.
4. Memeriksa pembuangan ruang mesin lambung kapal dan limbah.

5.4.2. Port Operations

Operasi Pelabuhan

- .1 Operation and control of cargo-related gear requested by C/O and the duty officer.
Operasi dan kontrol gigi-kargo yang terkait diminta oleh C / O dan petugas jaga.
- .2 Taking care of the supply of spare parts, F.O., L.O., etc.
(The engineer in charge of the relevant operation shall remain in the ship.)
Mengurus pasokan suku cadang, FO, LO, dll

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	5 : Port Watch-Keeping Rules	REV. NO. : 0
	5 : Aturan Jaga di pelabuhan	PAGE : 9 / 16

(Perwira mesin yang bertanggung jawab atas operasi yang relevan akan tetap kapal.)

- .3 Checking the progress of repairs and the maintenance plan.
Memeriksa kemajuan perbaikan dan rencana pemeliharaan.

5.4.3. Emergency Response Operation

Operasi Tanggap Darurat

- .1 Preparation of emergency departure under the order of the watchkeeping officer.
 - .2 Control of observance of work safety rules, safety of life, prevention of fire, etc.
 - .3 Observance and monitoring of pollution prevention procedures for oil/waste.
1. *Persiapan keberangkatan darurat atas perintah petugas Watchkeeping.*
 2. *Pengendalian ketaatan aturan keselamatan kerja, keselamatan hidup, pencegahan kebakaran, dll.*
 3. *Ketaatan dan pemantauan prosedur pencegahan polusi minyak / limbah*

5.5. WATCHKEEPING OF DUTY RATINGS *PENILAIAN TUGAS JAGA*

5.5.1. Duty Deck Ratings

Penilaian Tugas Dek

- .1 Ordinary Operations
Operasi Biasa
 - 1) Watch at gangway and control visitors (prevent theft/robbery, check visitor's identity and guidance).
Perhatikan pada gang dan kontrol pengunjung (mencegah pencurian / perampokan, memeriksa identitas dan bimbingan pengunjung).
 - 2) Hoisting and lowering flags.
mengangkat dan menurunkan bendera.
 - 3) Turning on and off signals and lights.
Menghidupkan dan mematikan sinyal dan lampu.
 - 4) Reporting sudden changes in weather or sea conditions to the watchkeeping officer and taking his orders.

	Shipboard Safety Operation Guide	GD - 02
	<i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	REV. NO. : 0
	5 : Port Watch-Keeping Rules	PAGE : 10 / 16
	<i>5 : Aturan Jaga di pelabuhan</i>	

Pelaporan perubahan mendadak dalam kondisi cuaca atau laut kepada petugas jaga dan mengambil perintahnya.

- 5) Checking the condition of mooring lines and anchors and taking necessary actions.
Memeriksa kondisi tali tambat dan jangkar dan mengambil tindakan yang diperlukan
 - 6) Adjustment of gangway and maintaining the safety net in a normal condition.
Penyesuaian gang dan menjaga jaring pengaman dalam kondisi normal.
 - 7) Shipboard patrol to prevent fire, sea/air pollution, theft, etc.
patroli Kapal untuk mencegah kebakaran, laut / polusi udara, pencurian, dll.
 - 8) Answering telephones and relaying messages.
Menjawab telepon dan menyampaikan pesan.
 - 9) Keeping "Duty of Q/M Port Log".
Menjaga "Tugas Q / M Pelabuhan Log".
 - 10) Monitoring approaching ships and announcing the times for launch boats.
Pemantauan mendekati kapal dan mengumumkan waktu untuk kapal peluncuran.
- .2 Port Operations
Operasi Pelabuhan
- 1) Cargo Operations
 - 2) Checking ballasting conditions.
 - 3) Receiving supplies (oil, ship's stores, provisions, fresh water, etc.)
 - 4) Assisting the supply boats in coming alongside and checking scuppers on deck.
 - 5) Following the orders of the duty officers
- 1) *Operasi Kargo*
 - 2) *Memeriksa kondisi ballasting.*
 - 3) *Penerimaan Pasokan (minyak, toko kapal, ketentuan, air tawar, dll)*
 - 4) *Membantu kapal pasokan datang bersama dan memeriksa pipa drainase di dek.*

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	5 : Port Watch-Keeping Rules <i>5 : Aturan Jaga di pelabuhan</i>	REV. NO. : 0
		PAGE : 11 / 16

5) Mengikuti perintah petugas jaga

5.5.2. Duty Engine Ratings

Penilaian Tugas Mesin

- .1 Following the orders of the duty engineer.
- .2 Checking operational condition of machinery, sounding tanks, and shipboard patrol to prevent sea pollution and fire.
- .3 Checking for supply of stores.
- .4 Operation of cargo-related equipment as requested by the C/O and the duty officer.
- .5 Control of theft and entry into restricted areas by unauthorized personnel.
1. Mengikuti perintah tugas perwira mesin.
2. Memeriksa kondisi operasi mesin, terdengar tank, dan kapal patroli untuk mencegah pencemaran laut dan api.
3. Memeriksa pasokan.
4. Pengoperasian peralatan-kargo yang terkait seperti yang diminta oleh C / O dan petugas jaga.
5. Pengendalian pencurian dan masuk ke daerah terlarang oleh personel yang tidak sah.

5.6. EMERGENCY RESPONSE IN PORT
TANGGAPAN DARURAT DI PELABUHAN

5.6.1. Emergency Response in Port
TANGGAPAN DARURAT DI PELABUHAN

- .1 In preparation against an emergency situation in port, the master shall secure the emergency response system through the agent, post it aboard the ship and train the crew in it.
Dalam persiapan terhadap situasi darurat di pelabuhan, master akan mengamankan sistem tanggap darurat melalui agen, posting di kapal dan melatih awak di dalamnya.
 - 1) Party to Contact
: Port authorities, marine fire station, marine police, terminal personnel, agent, etc.
Pihak Hubungi

	Shipboard Safety Operation Guide	GD - 02
	<i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	REV. NO. : 0
	5 : Port Watch-Keeping Rules	PAGE : 12 / 16
	<i>5 : Aturan Jaga di pelabuhan</i>	

: Pihak berwenang di pelabuhan, stasiun pemadam kebakaran laut, polisi laut, terminal personil, agen, dll.

2) Matters to Confirm

: Location and communication methods, the first contact point for each emergency situation, etc.

Penting untuk Konfirmasi

: Lokasi dan komunikasi metode, titik kontak pertama untuk setiap situasi darurat, dll.

- .2 The master shall fully discuss with the agent at the port of call about the emergency response procedure, and include the agent's emergency contact number in the ship's emergency contact list.

Nakhoda akan membahas sepenuhnya dengan agen di pelabuhan panggilan tentang prosedur tanggap darurat, dan termasuk nomor kontak agen darurat dalam daftar kontak darurat kapal

- .3 For details, refer to the 「Emergency Response Procedure」

Untuk detail, lihat 「Prosedur Tanggap Darurat」

5.6.2. Heavy Weather

Cuaca buruk

.1 General Preparation

Persiapan umum

- 1) Stop cargo operations, close all openings (watertight doors, air vents, ceilings, scuttles, etc.) and fasten all movable things.

Berhenti operasi kargo, tutup semua bukaan (pintu kedap air, ventilasi udara, langit-langit, mengacak-acak, dll) dan kencangkan segala sesuatu bergerak.

- 2) Keep the main engine and steering gear on stand-by.

mesin utama dan perangkat kemudi siaga dalam posisi siap

- 3) Mobilize the emergency contact list and have all crew return to the ship

Memobilisasi daftar kontak darurat dan memiliki semua kru kembali ke kapal

- 4) In consideration of the terrain and circumstances of the harbour and the estimated course and speed of a typhoon, prepare the ship to shift to safe place.

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	5 : Port Watch-Keeping Rules	REV. NO. : 0
	5 : Aturan Jaga di pelabuhan	PAGE : 13 / 16

Dalam pertimbangan medan dan keadaan pelabuhan dan tentu saja perkiraan dan kecepatan topan, menyiapkan kapal bergeser ke tempat yang aman.

5) If possible, consult with the Superintendent.

Jika memungkinkan, konsultasikan Superintendent.

.2 At Anchorage

Saat berlabuh

1) Release the anchor chain and adjust its length for the change of wind speed. At this time, the anchor chain on both sides shall be released slowly with the tension maintained in order to avoid tangling.

Lepaskan rantai jangkar dan sesuaikan panjangnya untuk perubahan kecepatan angin. Pada saat ini, rantai jangkar di kedua sisi harus dilepaskan secara perlahan dengan ketegangan dipertahankan untuk menghindari kekusutan.

2) For a single anchor, drop an additional anchor to avoid whirling (1-2 shackles).

Untuk jangkar tunggal, lepaskan jangkar tambahan untuk menghindari berputar (1-2 belenggu).

3) During whirling, release or wind up the anchor chain in order to avoid the same area of the chain in contact with the anchor hole.

Selama berputar, lepaskan rantai jangkar untuk menghindari area yang sama dari rantai kontak dengan lubang jangkar.

4) If the anchorage condition is not good, drop one anchor only and keep the engine always on stand-by so that the ship can shift to open sea or safer anchorage as necessary.

Jika kondisi pelabuhan tidak baik, menjatuhkan satu jangkar saja dan menjaga mesin selalu stand-by, sehingga kapal dapat bergeser untuk membuka laut atau pelabuhan aman yang diperlukan.

5) Keep close lookout, check for the anchor dragging frequently, and do one's best to prevent contact with other ships or obstacles.

Tetap awasi dengan dekat, periksa jangkar agar menyeret teratur, dan melakukan yang terbaik untuk mencegah kontak dengan kapal atau hambatan lainnya.

.3 Buoy Mooring

Pelampung tambat

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	5 : Port Watch-Keeping Rules	REV. NO. : 0
	5 : Aturan Jaga di pelabuhan	PAGE : 14 / 16

- 1) If the buoy is strong enough, release the anchor in proper shackles.
However, too much release may cause too much big whirling.
- 2) If the ship receives a strong wind on her side while mooring a buoy at her bow and stern, slacken the stern line or take other measures to prevent the cutting of the mooring line as far as the circumstances allow.
- 3) Wrap worn-out tarpaulin around the abrasive points of the mooring lines.
1. Jika pelampung cukup kuat, lepaskan jangkar yang tersangkut dengan tepat.
Namun, terlalu banyak rilis dapat menyebabkan terlalu banyak perputaran besar.
2. Jika kapal menerima angin kencang di sisinya saat tambat pelampung di haluan dan buritan, mengendurkan garis keras atau mengambil langkah-langkah lain untuk mencegah pemotongan garis mooring sejauh keadaan memungkinkan.
3. Balut terpal di sekitar titik-titik kasar dari tali tambat.
- 4 Berth Mooring
Tambatan Dermaga
 - 1) Shift to outer anchorage or safe refuge when a typhoon is coming.
Bergeser ke jangkar luar atau berlindung yang aman ketika topan akan datang.
 - 2) When maintaining berth mooring, consider the following.
Ketika mempertahankan tidur mooring, pertimbangkan hal berikut.
 - a. If the wind blows in the bow direction, use the wind force by dropping an anchor. When the wind blows toward the berth, move the ship ahead or backward so that the wind may be blocked by the shore structure.
Jika angin bertiup ke arah haluan, gunakan kekuatan angin dengan menjatuhkan jangkar. Ketika angin bertiup ke arah tempat tidur, gerakkan kapal ke depan atau ke belakang sehingga angin dapat diblokir oleh struktur pantai.
 - b. When there is swell coming to the ship, reinforce the mooring lines and install fenders.

	Shipboard Safety Operation Guide	GD - 02
	<i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	REV. NO. : 0
	5 : Port Watch-Keeping Rules	PAGE : 15 / 16

Ketika ada membengkak datang ke kapal, memperkuat tali tambat dan menginstal fender.

- c. Since the mooring line may get off the bit in high tide, tighten the eye with thin lines and fasten the mooring line as far as possible.
Karena mooring line dapat turun sedikit di pasang, kencangkan mata dengan garis tipis dan kencangkan mooring line sejauh mungkin.
- d. Adjust the tension of all mooring lines evenly.
Sesuaikan ketegangan semua tali tambat merata.
- e. The mooring lines in the same direction shall be of the same type.
Garis tambat dalam arah yang sama harus dari jenis yang sama.

5.7. ANTI-THEFT ANTI-PENCURIAN

- .1 Close spaces not in use
- .2 When lending ship's tools to shore contractors, be sure to take note of the name of the company, person in charge, and the list of the tools and retrieve them after the work.
- .3 The watchkeeping officer shall strictly control the visitors together with the duty Q/M and record the visitor's name, company, position, etc.
- .4 Be sure to keep good watch on the gangway during cargo operations.
- .5 The deck shall be patrolled regularly and thoroughly during night watch.
- .6 Brighten the bow and stern during mooring for easier lookout.
- .7 Reinforce the watch in ports where there is a higher risk of smuggling or theft.
 1. Tutup ruang yang tidak digunakan
 2. Ketika meminjamkan alat kapal untuk kontraktor pantai, pastikan untuk mencatat nama perusahaan, penanggung jawab, dan daftar alat dan mengambil mereka setelah pekerjaan.
 3. Petugas jaga harus mengontrol pengunjung ketat bersama-sama dengan tugas Q / M dan mencatat nama, perusahaan, posisi pengunjung, dll.
 4. Pastikan untuk berjaga-jaga baik di gang selama operasi kargo.
 5. Dek harus dijaga secara teratur dan benar-benar selama jaga malam.
 6. Mencerahkan haluan dan buritan selama mooring untuk mencari lebih mudah.

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	5 : Port Watch-Keeping Rules	REV. NO. : 0
	5 : Aturan Jaga di pelabuhan	PAGE : 16 / 16

7. Memperkuat menonton di pelabuhan di mana ada risiko yang lebih tinggi dari penyelundupan atau pencurian.

5.8. Anti-Stowaway

Anti-penumpang gelap


- .1 The Master shall search the shipboard area whether any stowaways onboard or not with all crews before sailing. The area of search is checked as follows essentially.

Nakhoda harus mencari area kapal apakah ada penumpang gelap onboard atau tidak dengan semua kru sebelum berlayar. Daerah pencarian diperiksa dasarnya sebagai berikut.

- 1) ANCHOR CHAIN LOCKER
RANTAAI JANGKAR TERKUNCI
 - 2) FUNNEL
SALURAN
 - 3) All the Region of Engine Room
Semua Daerah Ruang Mesin
 - 4) All the Deck Store, Pump Room and Void Space
 - 5) *Semua Ruang penyimpanan, Ruang Pompa, dan Ruang Kosong*
 - 6) Both Side Life Boat
dua sisi Sekoci
 - 7) Other possible hidden areas on deck and accommodation space.
 mungkin daerah tersembunyi lainnya di dek akomodasi dan ruang
- .2 If the stowaways found, shall contact to Agents and will be disembark soon.
Jika penumpang gelap ditemukan, harus menghubungi agen dan akan turun segera
- .3 The Master shall check the stowaways onboard or not the ensure and order to sail from port. And if necessary, shall record of checking at Log Book.
Nakhoda harus memeriksa penumpang gelap di kapal atau tidak dan ketertiban diasuransikan untuk berlayar dari pelabuhan. Dan jika perlu, harus mencatat memeriksa di Buku Catatan.

LAMPIRAN 16

Cargo working rules

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	7 : Cargo Working Rules	REV. NO. : 0
	7 : Cara Kerja Kargo	PAGE : 1 / 5

7.1. GENERAL

UMUM

7.1.1. Purpose

This Rules prescribes every details crew should observe, during Cargo Working of the ship belonged to Company, so that has the object to secure of safety of ship and to run the work effectively.

Tujuan

Ini Aturan mengatur setiap detail kru harus memperhatikan, pada saat kargo milik Perusahaan bekerja, sehingga memiliki objek untuk mengamankan keselamatan kapal dan untuk menjalankan pekerjaan secara efektif.

7.1.2. Application

- .1 This is applied to the ships our crew is boarding on.
- .2 This is applied to the cargo working only, but during Anchoring/Waiting on berth, Chapter 5 : Port Watchkeeping Rule is applied.

Penerapan

1. Hal ini diterapkan pada kapal awak kami
2. Ini diterapkan untuk hanya untuk pengerjaan kargo, tapi selama penjangkran / Menunggu di dermaga, Bab 5: Aturan jaga Pelabuhan diterapkan.

7.2. DUTY AND SAFETY RULE IN CARGO WORKING

TUGAS DAN KESELAMATAN ATURAN PADA Pengerjaan Kargo

7.2.1. Preparation of the ship before entering Port


Persiapan kapal sebelum memasuki Pelabuhan

- .1 Test the equipment for Loading/Unloading and for Coming/Leaving alongside of the quay thoroughly.

Uji peralatan untuk memuat / membongkar dan bagi Kedatangan / keberangkatan bersama dari dermaga.

- .2 Prepare the material for On-Board Meeting

Siapkan bahan untuk Rapat di Kapal


	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	7 : Cargo Working Rules	REV. NO. : 0
	7 : Cara Kerja Kargo	PAGE : 2 / 5

- .3 Educate all crew for the general matters (including the Loading/Unloading work, O.J.T.) before entering port.
Mendidik semua kru untuk hal-hal umum (termasuk pekerjaan memuat / membongkar, OJT) sebelum memasuki pelabuhan.
- .4 Prepare the details related with repair, inspection and supply
Siapkan rincian yang terkait dengan perbaikan, inspeksi dan pasokan
- .5 Prepare the bedroom for outsiders visiting the ship : Owner, Shore Staff, Helper, Repairman, etc.
Siapkan kamar tidur bagi orang luar yang mengunjungi kapal: Pemilik, Shore Staf, Penolong, Tukang reparasi, dll.

7.2.2. Table of duty constitution

Tabel tugas konstitusi

- .1 In principle, the duty constitution for cargo working is as follow ;
Pada prinsipnya, konstitusi tugas untuk kargo kerja adalah sebagai berikut;
 - 1) Safety cargo working member
Keamanan Anggota Pengerjaan Kargo
 - 2) Cargo working Responsible officer(C/O) is stay onboard and commend during working
Petugas yang Bertanggung Jawab atas pengerjaan Kargo (C / O) harus tinggal di Kapal.
 - 3) The master and C/E is stay onboard when starting/completing time of working.
Nakhoda dan C / E yang tetap berada di dalam ketika memulai / menyelesaikan waktu kerja.
- .2 The duty constitution for cargo working shall be consisted on as follow and the Master may change the duty constitution by master's order additionaly.
Kewajiban konstitusi untuk Pengerjaan kargo harus terdiri dari sebagai berikut dan Nakhoda dapat mengubah konstitusi tugas atas perintah tambahan master.

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	7 : Cargo Working Rules	REV. NO. : 0
	7 : Cara Kerja Kargo	PAGE : 4 / 5

7.2.3. Duty time for Cargo working

Deck Dept. shall be duties by the two parts (A part : 08:00-20:00 B part : 20:00-08:00)

Waktu Tugas untuk pengerjaan kargo

geladak Dept harus bertugas oleh dua bagian (Bagian: 08: 00-20: 00 B bagian: 20: 00-08: 00)

7.2.4. Crew change

The DP may adjust the time for Disembarking considering the safety Cargo Working/Shift.

Perubahan awak

DP dapat menyesuaikan waktu untuk Kegiatan bongkar mempertimbangkan keamanan kargo Kerja / shift.

7.2.5. Cargo Working Duty Work 1)

Tugas Pengerjaan Kargo

.1 2/O should report the work state to master after starting Cargo-Working work.

2 / O harus melaporkan keadaan kerja untuk menguasai setelah mulai bekerja.

.2 Execute the safe Cargo Working Duty

Eksekusi Tugs Pengerjaan Kargo dengan aman

.3 Record every Record Book thoroughly (Cargo working Book, Time sheet, Cargo Pump Record etc.)

Rekam setiap Buku Catatan menyeluruh (Buku kerja kargo, lembar Waktu, kargo Pompa Rekam dll.)

.4 Check the problem of the Cargo Working Equipment and intensify the patrol.


Periksa masalah Peralatan Kerja kargo dan mengintensifkan patroli.

.5 Safety Guard During the Cargo Working

Keamanan Penjaga Selama Kerja Kargo

1) Put on the regulated clothes (Safety Hat, Safety Boots, Fatigue Uniform, etc)

Masukan ke pakaian yang diatur (Keselamatan Hat, Keselamatan Boots, Kelelahan Seragam, dll)

	Shipboard Safety Operation Guide <i>Panduan Keselamatan Operasi Kapal</i>	GD - 02
	7 : Cargo Working Rules	REV. NO. : 0
	7 : Cara Kerja Kargo	PAGE : 5 / 5

2) Lock every entrance with lock or rope and prohibit the use except the designated entry (1 place)

Kunci setiap pintu masuk dengan kunci atau tali dan melarang penggunaan kecuali entri yang ditunjuk (1 tempat)

3) Prohibit the Fire Work during the Cargo Working.

Pelarangan menghidupkan api selama pengerjaan kargo.

4) Prohibit the repair of Main Engine during the Cargo-Working. (If needed, execute after getting the permission of Superintendent & Terminal Loading Master)

Pelarangan perbaikan mesin utama selama pengerjaan kargo. (Jika diperlukan, jalankan setelah mendapatkan izin dari Inspektur & Terminal Memuat)

7.2.6. Master and Chief Engineer Work during Cargo Working

The Master & Chief Engineer should inspect the followings once a day. If find any problem after inspection, should report to the superintendent immediately.

Nakhoda dan Chief Engineer Kerja pada saat pengerjaan kargo

Master & Kepala Insinyur harus memeriksa berikut sekali sehari. Jika menemukan masalah setelah pemeriksaan, harus melaporkan ke inspektur segera

- .1 Cargo Working Progress state
- .2 State of repair, inspection and supply
- .3 Operation state of Engines of ship, and Cargo-Working equipments
- .4 State of crew's diligence and laziness
- .5 state of preparation for Leaving Port

1. Status Kemajuan pengerjankargo
2. Status perbaikan, inspeksi dan pasokan
3. Status Pengoperasian Mesin kapal, dan peralatan pengerjaan kargo
4. Kondisi ketekunan kru dan kemalasan
5. Keadaan persiapan untuk Meninggalkan Pelabuhan

LAMPIRAN 17

Keterangan Plagiasi

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 176/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : ERWINDIO RAHMAN RAMADHAN
NIT : 531611105906 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : Upaya Meningkatkan Efektifitas Tugas Jaga
Pelabuhan Untuk Menunjang Operasional Bongkar
Muat Di MV. SHANTHI INDAH

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 22 %* (Dua Puluh Dua Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 12 Agustus 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 1 002

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

LAMPIRAN 18

Lembar pengesahan judul

	FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PST.14
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisi ke	00
		Tgl revisi	-
		Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

LEMBAR USULAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : ERWINDIO RAHMAN RAMADHAN

NIT : 531611105906 N

Semester / Prodi : VIII / NAUTIKA

Judul skripsi yang akan diajukan yaitu :

**"UPAYA MENINGKATKAN EFEKTIVITAS TUGAS JAGA PELABUHAN UNTUK
MENUNJANG OPERASIONAL BONGKAR MUAT DI MV SHANTHI INDAH"**

RUMUSAN MASALAH:

1. Apa saja faktor yang mempengaruhi penurunan efektivitas tugas jaga pelabuhan saat operasional bongkar muat di MV. SHANTHI INDAH ?
2. Bagaimana upaya meningkatkan efektivitas tugas jaga saat pelaksanaan operasional bongkar muat di MV. SHANTHI INDAH ?

DOSEN PEMBIMBING

Pembimbing I (Materi) : **Capt. AGUS HADI PURWANTOMO, S.Pi., M.Mar**
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560824 198203 1 001

Pembimbing II (Metode Penulisan) : **DWI PRASETYO, MM, M.Mar.E**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19741209 199808 1 001

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I :

Pembimbing II :

Semarang, 17 Maret 2020
Yang Mengajukan Judul

ERWINDIO RAHMAN R
NIT. 531611105906N

Mengetahui / Menyetujui
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

Capt. DWI ANTARJO, MM, M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Erwindio Rahman Ramadhan
2. Tempat, Tanggal Lahir : Semarang, 28 Januari 1998
3. Alamat : Jln Bimakunting No.68 RT 030 RW 009 Kel.
Demangan, Kec. Gondokusuman, Kota
Yogyakarta, D.I.Yogyakarta
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a) Ayah : Abdurrahman Hamdani
 - b) Ibu : Sri Erni Wiarti
6. Riwayat Pendidikan :
 - a) SD Negeri 2 Rejoagung Lulus Tahun 2010
 - b) SMP Muhammadiyah 1 Mlati Lulus Tahun 2013
 - c) SMA Batik 1 Surakarta Lulus Tahun 2016
 - d) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)
 - a) Kapal : MV. Shanthi Indah
 - b) Perusahaan : PT. Karya Sumber Energi
 - c) Alamat : Jl. Kopi No.2F, RT.6/RW.3, Roa Malaka, Kec.
Tambora, Jakarta barat, DKI Jakarta 11230.